Фердинанд Порше

СЕКРЕТ УСПЕХА

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В книге представлена беллетризованная биография великого немецкого конструктора Фердинанда Порше-старшего, создавшего самый популярный автомобиль XX столетия «Фольксваген Жук». Изобретения Фердинанда Порше актуальны и сегодня. Любой современный автомобиль в той или иной степени последователь великих моделей Порше. Поэтому описание жизненного пути Инженера будет интересно любому человеку, для которого слово «автомобиль» не пустой звук, а секрет успеха Порше – пример для изучения и даже подражания. Биографические рассказы о Фердинанде Порше иллюстрированы редкими фотографиями, сделанными в разные периоды его жизни.

- Николай Надеждин
- Вступление
- 1. «Фердинанд Порше – мой отец»
- 2. Возвращение
- 3. Два Фердинанда
- 4. Маленькое чудо
- 5. Семья Порше
- 6. Начало
- 7. Свет в окне
- 8. Учеба
- 9. Господин Лонер
- 10. «То, чего до меня не было»
- 11. «Как эта штука передвигается?»
- 12. Первый триумф
- 13. Вся жизнь – гонка
- 14. Его судьба
- 15. Луиза
- 16. Новое назначение
- 17. Зарождение мечты
- 18. Сын Фердинанд
- 19. Первая машина Ферри
- 20. Только вперед!
- 21. Ничего лишнего
- 22. Красота скорости
- 23. Будущий диктатор Тито
- 24. Война
- 25. Большая пушка
- 26. Моторы и… моторы

- 27. Два резервных
- 28. Профессор Порше
- 29. Размышления о народном автомобиле
- 30. «Немножко дыма, пыль и лак»
- 31. «Дойче Крафт Ваген»
- 32. И всё же что-то здесь не так
- 33. Вдовец
- 34. Отъезд в Германию
- 35. «Мерседес» и «Майя»
- 36. «Карл»
- 37. Ферри и его наследники
- 38. Признание заслуг
- 39. Соревнование с самим собой
- 40. Рекорд, стоивший жизни
- 41. «Сын у меня один»
- 42. Снова на родине
- 43. Бюро доктора Порше
- 44. Его команда
- 45. Первые заказы
- 46. Поездка в Россию
- 47. Автомобиль на тележных колесах
- 48. Встреча с тираном
- 49. Новое изобретение – торсион
- 50. Мечта становится явью
- 51. Машина с мотоциклетной родословной
- 52. А где у этой малышки мотор?
- 53. Фердинанд и Адольф
- 54. У немцев будет дешёвый автомобиль!
- 55. Путешествие в Америку
- 56. Форд и его автомобиль
- 57. Каждому свое дело
- 58. Немцы должны жить в Германии
- 59. Народная подписка
- 60. Первые километры «Фольксвагена»
- 61. И снова война
- 62. Ветряные мельницы и мотоциклы
- 63. «Тигр»
- 64. «Пантера»
- 65. «Леопард» и «Фердинанд»
- 66. Слон по имени «Мышонок»
- 67. «Корзинка» и «Лоханка»
- 68. Ганноверская катастрофа
- 69. Германия в руинах
- 70. Бегство во Францию

- 71. «Господин Порше, вы преступник»
- 72. Заключенный на французском заводе
- 73. Французский автомобиль Порше
- 74. Спасительница Луиза
- 75. Грустный воздух свободы
- 76. «Фольксваген» балансирует на грани
- 77. Просчет Форда
- 78. Первые послевоенные «жуки»
- 79. Машинка, которую любят все
- 80. «Жук» завоевывает мир
- 81. Старый Фердинанд Порше
- 82. Возрождение
- 83. Спортивный «Порше»
- 84. Глаз мастера
- 85. Отец и сын
- 86. Порше болен
- 87. Последний день
- 88. Наследие великого конструктора
- 89. Судьба семьи
- 90. Этот стремительный «Порше-911»

Николай Надеждин
Фердинанд Порше

Вступление

По дорогам мира разъезжают роскошные стремительные автомобили «Порше-911». И мы невольно оборачиваемся, когда этот автомобиль проносится мимо нас – настолько он красив и совершенен. Он создан Фердинандом «Ферри» Порше, сыном, учеником и соратником своего великого предка, Инженера с большой буквы Фердинанда Порше.

А еще мы каждый день видим на дорогах наших городов, в какой бы стране мы ни жили, маленькие юркие «фольксвагены» модели «Гольф». Это потомки того самого «народного автомобиля» (именно так переводится название «Фольсваген»), получившего запоминающееся имя «Жук». Эту машину создал Порше.

Более того, он придумал множество технических решений, которые применяются в современных автомобилях и будут применяться в машинах будущего. Убедительное доказательство – болиды «Формулы-1», построенные по принципам, разработанным Фердинандом Порше…

Технический гений был еще и заботливым, нежным отцом. Его судьба, в которой случались и головокружительные взлеты, и такие же стремительные падения, удивительна.

1. «Фердинанд Порше – мой отец»

В первый день августа 1947 года в Париже по одной из набережных Сены прогуливались два человека. Один постарше, одетый в полувоенный френч с пустыми петлицами и без погон. Второй значительно моложе, в спортивной куртке и легкомысленном кепи. Позади этой пары, в десятке шагов, следовали двое офицеров в штатском. В том, что это военные, не возникало ни малейшего сомнения – слишком уж нелепо выглядели они в гражданской одежде. Офицеры делали вид, что рассматривают окрестности и старательно отворачивались от прогуливающихся господ.

– Вы просите невозможного, – сказал господин во френче. – Я министр юстиции, но не французский суд.

– Согласие президента получено, – ответил его молодой спутник. – Слово только за вами.

Они остановились у парапета набережной. Сопровождающие их офицеры тут же достали из карманов газеты и уткнулись в них, делая вид, что увлечены чтением.

– Скажите, почему я должен выполнить вашу просьбу. Приведите хотя бы один веский аргумент.

– Я готов хорошо заплатить, – неуверенно ответил молодой человек.

– Заплатить? – улыбнулся пожилой господин. – И сколько же?

– Сто тысяч долларов. Это все, что у меня есть.

– Неубедительно. Продолжайте. Хотя, не скрою, в эти непростые времена деньги Франции пригодятся.

Молодой человек помолчал, а потом произнес:

– У меня только один веский аргумент. Фердинанд Порше – мой отец, мсье.

Фердинанд Порше

2. Возвращение

Двумя часами позже в конструкторское бюро компании «Ситроен» вошел человек в гражданском – один из офицеров личной охраны министра юстиции Франции. Дежурному охраннику он предъявил бумагу за подписью министра. Его немедленно проводили в кабинет главного конструктора.

– Пригласите мсье Порше, – сказал главный секретарше, пробежав глазами бумагу. – Впрочем, нет… Я сам к нему выйду.

В сопровождении офицера, на лице которого застыло безучастное, даже слегка сонное выражение, главный конструктор прошел в дальний конец зала, где за кульманами трудились десятки человек. За небольшой выгородкой у письменного стола сидел седой старик, куривший тонкую французскую сигаретку.

– Мсье Порше… Фердинанд, – сказал главный конструктор. – Я знал, что это рано или поздно случится. И, видит Бог, я желал этого всем сердцем. Хотя не могу представить, как мы будем работать без вас… Вот бумага о вашем освобождении.

– Ваш сын ждет внизу, – сообщил офицер в гражданском.

Фердинанд Порше на мгновение застыл. По его лицу пробежала и тут же исчезла грустная улыбка.

– Да, конечно. Всего доброго, Франсуа, – сказал он, пожав руку главному конструктору.

Он вышел на улицу. Посмотрел на солнце. Потом поискал взглядом вокруг. Возле старого армейского «рено» стоял он, его маленький Ферри – Фердинанд Порше-младший.

Они обнялись. И сын произнес:

– Все закончилось, отец. Ты свободен…

Первые «жуки». Германия. Конец 1930-х годов.

3. Два Фердинанда

Около года старый Порше жил во Франции, поскольку ему запрещалось покидать французскую оккупационную зону. А в конце лета 1948 года к нему снова приехал сын – чтобы наконец забрать отца домой.

Из вещей старый Порше взял только карандаши и исписанные тетради. Все прочее оставил – у него попросту не было ничего такого, что можно было бы взять с собой в новую жизнь.

Отец и сын сели в машину Ферри. Это был «мерседес» 1927 года из гаража Порше – все, что осталось от огромной коллекции экспериментальных машин конструктора.

– Что у нас есть? – спросил Порше сына.

– Ничего, – коротко ответил Ферри. – Только этот автомобиль, который сохранила Луиза.

– Как она?

– Боролась за нас. Именно ей мы обязаны своим освобождением, отец.

Фердинанд Порше улыбнулся и потрепал сына по голове.

– Все переживем, сынок…

На въезде на территорию Германии у них потребовали документы. Американский солдат просмотрел их паспорта и удивленно вскинул брови:

– Вы Фердинанд Порше, и вы – Фердинанд Порше? Близнецы-братья?

– Отец и сын, – ответил Ферри.

Отец и сын Порше.

Им было не до шуток. Оба не могли поверить, что свободны и едут домой.

– Уж не тот ли вы Фердинанд Порше, который… – начал американский солдат с улыбкой.

Ферри его прервал:

– Именно тот. Мы можем ехать?

– Куда направляетесь?

– В Ганновер. Потом в Штутгарт, – ответил Порше-старший.

– Нет, мы едем в Австрию. На родину… Когда они въехали на территорию Германии, отец спросил:

– Почему ты сказал, что мы едем в Австрию, сынок?

– Потому что завода в Вольфсбурге больше не существует.

4. Маленькое чудо

Они подъезжали к Штутгарту, когда отец вдруг беспокойно повернул голову.

– Ты видел? – взволнованно спросил он. – Ферри, ты это видел? Останови машину!

«Мерседес» грузно покачнулся, скрипя тормозами, и остановился на обочине автобана. Это была скоростная немецкая дорога, одна из построенных при Гитлере и почти не тронутая бомбежками.

Старик вышел из машины, опустился на подножку и закурил. Мимо него промчался серый автомобильчик. Потом еще один и еще. Порше провожал их взглядом.

Рядом с ним на подножку присел и сын. Он с некоторой тревогой наблюдал за отцом.

– Ты видишь? – проговорил наконец Фердинанд Порше-старший с некоторым усилием. – Это же наш КДФ. «Тип шестьдесят».

Сын помалкивал.

– Ферри, это наш маленький автомобиль. Я не ошибаюсь?

– Да, отец. Это он.

– Боже, их десятки!

– Их тысячи, отец.

После войны «Фольксваген» завоевал Европу.

Старый Порше заплакал.

– Почему ты сказал, что завода больше нет? – спросил Порше, когда справился со своей слабостью.

Ферри замялся.

– Почему, сынок? Я хочу посмотреть на конвейер.

– Нас могут не пустить, папа, – ответил Ферри. – Я наводил справки. Завод больше не нуждается в наших услугах.

– Но я же ничего у них не намерен просить. Хочу лишь посмотреть, как наша машинка выходит из заводских ворот. Только посмотреть!

Ферри Порше промолчал. Он не нашел в себе сил сказать отцу, что боится грубости новых хозяев завода. Отец этого не заслужил…

5. Семья Порше

Отец и сын все же побывали в Вольфсбурге на разрушенном бомбежкой заводе, который частично был восстановлен и уже выпускал автомобили – тот самый «Тип 60». Заехали в Штутгарт, в котором не бывали с 1944 года – после того, как авиация союзников уничтожила здание их конструкторского бюро.

Потом Порше отправились на родину, в Австрию. Здесь в небольшом городке Гмюнде в здании бывшей лесопилки располагалось их разоренное войной конструкторское бюро. От богатейшего архива документов, чертежей, расчетов осталась лишь жалкая часть. Гараж опустел. Из мастерской были вывезены самые ценные станки. Бюро Порше, по сути, снова превратилось в бездействующую лесопилку…

Но это была ерунда. Главное – уцелело все семейство Порше. Они снова собрались за общим столом в Гмюнде. Дочь Луиза, ее супруг Антон Пих. Жена Ферри – Доротея. Четверо внуков, не слезавшие с колен дедушки. И, конечно, Ферри – главный помощник и верный соратник отца.

В долгих разговорах постепенно выяснились детали освобождения самого Ферри и отца. Оказалось, что Антон вышел на свободу хлопотами Луизы. Сразу после этого он взялся за поиски заказа для Ферри от солидной компании. За несколько месяцев Ферри спроектировал и построил полноприводный гоночный автомобиль, взамен получив свободу и деньги. Весь гонорар за эту работу был потрачен на выкуп отца…

Порше с внуками.

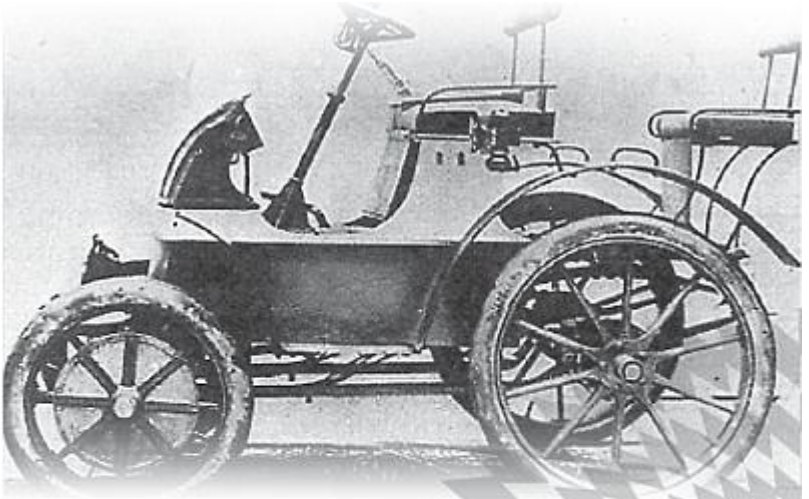
6. Начало

3 сентября 1875 года в Богемии, в городе Мафферсдорфе, который сегодня находится в Чехии и называется Вротиславице, в семье Антона Порше родился сын, названный Фердинандом. К слову, семья Порше не немецкого происхождения. Предки Антона Порше – славяне, а сама фамилия произошла от искаженного имени Борислав…

Так вот, Антон Порше слыл опытным мастером. Он занимался чеканкой по меди, перекрывал металлом крыши, сооружал металлические ворота и изгороди. Нельзя сказать, что Порше были богатыми людьми, но и не бедствовали. Пока отец пропадал в мастерской, мать Фердинанда занималась воспитанием сына. Женщина души не чаяла в неразговорчивом, сосредоточенном на своих мыслях мальчике. Первые уроки грамоты преподала будущему автоконструктору именно она.

Когда мальчику исполнилось 12 лет, отец стал брать его с собой в мастерскую. Нигде никогда не учившийся Ферди (так его называла матушка) безропотно помогал отцу. Работа была ему явно не по силам. Увлеченный своей профессией, Антон Порше, казалось, не замечал усталости маленького Ферди. А трудиться мальчишке приходилось по 12 часов кряду.

Впрочем, это не помешало подрастающему Фердинанду с головой погрузиться в премудрости техники. В те времена повсеместно витала идея всеобщей электрификации. В Мафферсдорфе был всего один дом, освещавшийся электрическими лампами, – ратуша. Ферди загорелся идеей соорудить собственную систему освещения.



Первый электромобиль Порше.

7. Свет в окне

Мастерская отца постепенно заполнялась медной проволокой, эбонитовыми банками с кислотой и дорогими электрическими лампами – Ферди тратил на свое увлечение все, что зарабатывал. Отец был крайне недоволен – лампочки стоили целое состояние. К тому же он не видел какого-либо смысла в опытах сына, считая их детским баловством.

Шел 1890 год. Однажды Антон Порше возвращался домой после тяжелого трудового дня. Работать пришлось ночь напролет, выполняя заказ городской управы. Летний день клонился к закату. Улицы городка погрузились в сумеречную мглу…

Неожиданно для себя самого Антон Порше остановился и в буквальном смысле остолбенел. Его скромный дом превратился… в храм! Крыльцо было охвачено волшебным сиянием. Окно прихожей светилось. Дверь распахнулась. На пороге стоял сын Фердинанд.

– Ну как? – сказал он. – Нравится?

– Что это… такое? – произнес отец, когда к нему вернулась способность говорить.

– Электрическое освещение. Аккумулятор, лампочки. На крыше сарая – ветряк с генератором. Сядет аккумулятор, его зарядит генератор, соединенный с ветряком, – бойко пояснял мальчик.

– Аккумулятор? Лампочки? – вяло переспросил отец. – Где это, покажи?

Сын повел отца в дровяной сарайчик за домом, где устроил себе тайную мальчишечью мастерскую. Он показал отцу свое техническое хозяйство.

И тут произошло нечто непредсказуемое…

Тот же электромобиль молодого Фердинанда Порше.

8. Учеба

Отец пришел… в ярость! Он со всей силы пнул ближайшую банку. Та раскололась. Дымящаяся жидкость вылилась на его ботинок.

– Боже, отец! – закричал Фердинанд. – Это же соляная кислота! В воду, быстрей ногу в воду!

Чертыхаясь и охая, Антон Порше выбежал на улицу и засунул распадающийся на части башмак в бочку с дождевой водой. До ноги кислота, к счастью, не добралась. Но ботинок оказался безнадежно испорченным.

На крики отца из дома выбежала матушка. Мужа она застала в нелепейшем положении – стоящим одной ногой в бочке и изрыгающим при этом чудовищно витиеватые ругательства в адрес сына…

Когда все улеглось, матушка вызволила отца из проклятой бочки, увела в дом и напоила горячим кофе. Потом сама села за стол и, подперев голову рукой, задумчиво сказала:

– Ну что ты ругаешься, Антон? Сынок-то у нас растет умненький. Отдал бы ты его учиться.

– Вот еще, – проворчал отец. – И куда я его отдам? А кто работать будет?

В этой машине Порше попробовал мотор-колесо.

– Антон, ему пятнадцать лет. Ему давно пора в школу.

– Разве что в вечернюю? – ответил отец после некоторых раздумий.

Все же «изобретение» сына поразило его в самое сердце. Чего-чего, а этого он от Ферди никак не ожидал…

Четыре года Фердинанд Порше учился в

общеобразовательной вечерней школе в соседнем городке Райхенберге (сегодня это чешский Либерец). В конце дня он добирался в Райхенберг на велосипеде, отработав перед этим в мастерской отца полную «взрослую» смену.
Учился он на «отлично». Учителя им гордились.

9. Господин Лонер

Фердинанду Порше исполнилось 19 лет, когда он, выпускник вечерней школы, покинул отцовский дом и перебрался в Вену. Домой он больше не вернулся. Для Ферди началась взрослая жизнь.

На вопрос матери, что он собирается делать в Вене, Фердинанд беззаботно ответил:

– Покорить весь мир.

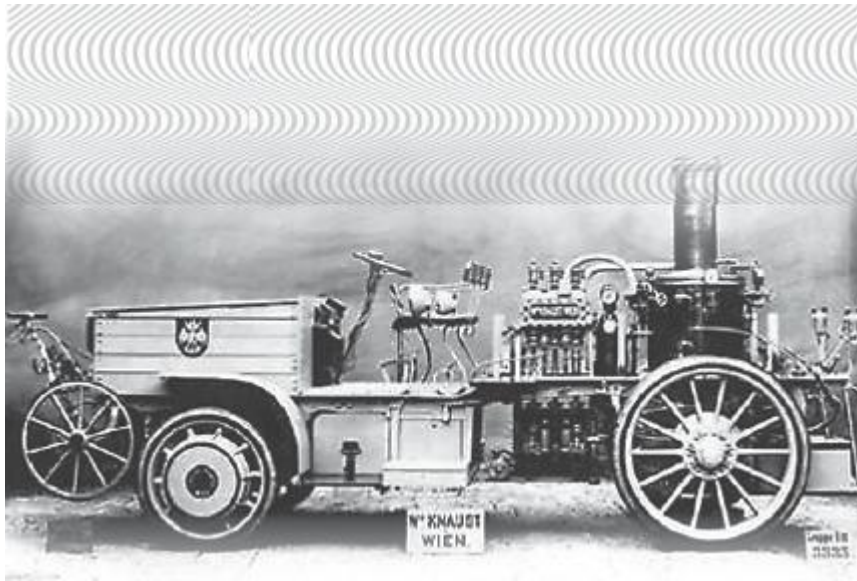
Он и не подозревал о том, что всего через шесть лет выполнит свое обещание.

Прибыв в столицу Австрии, Фердинанд на небольшие сбережения, заработанные в мастерской отца, снял тесную мансарду и принялся искать работу. Заглянул в одну мастерскую, в другую. Все как-то мелко, неинтересно, бедно. И он отправился туда, куда его не взяли бы даже при наличии университетского диплома, – на завод Лонера, выпускавший локомотивы. Почему именно сюда? Дело в том, что герр Лонер помимо паровозов выпускал еще и… электромобили. Да-да, небольшие моторные тележки, вызывавшие у венцев приступы смеха.

36-летний Людвиг Лонер, хороший инженер и человек прогрессивных взглядов, поначалу и сам рассмеялся, услышав слова юного Порше о том, что тот-де желает устроиться на его завод конструктором. А почему бы сразу не директором? Действительно, смешно….

Веселье улетучилось, когда Лонер взглянул на рекомендательные письма от городской управы Мафферсдорфа. После минутных размышлений он сказал:

– Именно вы мне и нужны, Фердинанд. Но дайте слово, что будете посещать курс технического университета. Это я вам устрою непременно.



Паровой автомобиль Лонера.

10. «То, чего до меня не было»

Первые четыре года Фердинанд Порше осваивал азы инженерного дела в Венском университете, посещая занятия как вольный слушатель, и работал в конструкторском бюро Лонера. Перед ним была поставлена непростая задача – сконструировать такой автомобиль на электрической тяге, который бы быстро передвигался и при этом хорошо продавался бы в Австрии.

Природные данные Фердинанда Порше раскрылись с первых же недель работы над новым проектом. Опытный образец удался на славу. Машина получилась компактной, быстрой – она могла передвигаться с неплохой для конца XIX века скоростью 40 километров в час, – но при этом тяжелой. Значительную часть веса машины составляли емкие свинцовые аккумуляторные батареи. Их запас хода был невелик – от одной зарядки автомобиль мог проехать около часа.

С точки зрения Лонера, это – несомненная удача. Он сам с удовольствием разъезжал на электромобиле Порше и замечал завистливые взгляды молодых обеспеченных венцев. А вот с точки зрения Фердинанда Порше, – сокрушительный провал. Час езды со скоростью 25 миль в час? И куда он мог уехать на этой машине?..

Та самая машина Порше.

Однажды в 1898 году Порше зашел в кабинет Лонера с ворохом чертежей под мышкой.

– Людвиг, я придумал то, чего до меня никогда не было, – сказал Фердинанд Порше.

Спустя два часа он вышел оттуда уже в должности главного конструктора компании.

11. «Как эта штука передвигается?»

В багаже молодого конструктора уже имелся удачный образец электромобиля. Но на этот раз он придумал нечто революционное и по тем временам совершенно невиданное. Во-первых, это был переднеприводный электромобиль, аналогов которого в мире еще не существовало (поскольку не был еще придуман шарнир равных угловых скоростей, позволяющий ведущим колесам поворачиваться вокруг вертикальной оси). Во-вторых, отсутствовала механическая трансмиссия, поскольку электромоторы – а их в машине Порше находилось два – встраивались в ступицы передних ведущих колес. Наконец, это был и не электромобиль вовсе, а… гибридный автомобиль! В машине стоял небольшой бензиновый двигатель, вращающий генератор. Генератор вырабатывал ток, который подзаряжал аккумулятор. А тот в свою очередь питал силовые электродвигатели.

Так была изобретена гибридная силовая установка, состоящая из двигателя внутреннего сгорания, аккумуляторов и электродвигателей. В наши дни это изобретение актуально как никогда ранее, поскольку решает проблему загрязнения окружающей среды выхлопными газами (бензиновый двигатель, работающий на постоянных оборотах, выделяет минимально возможное количество продуктов горения топлива). И гений Фердинанда Порше снова востребован – даже спустя много лет после смерти конструктора.

Впервые увидев машину на стапеле сборочного цеха, Людвиг Лонер воскликнул:

– Фердинанд, как эта штука передвигается? У нее же нет приводной цепи!

Мотор-колесо и передний привод.

12. Первый триумф

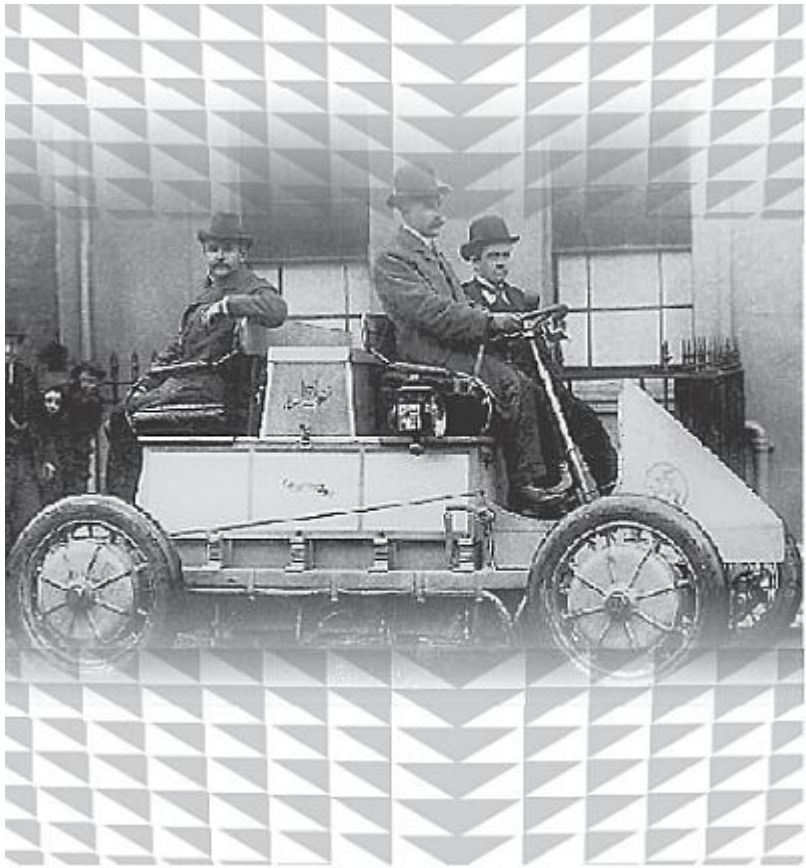
Летом 1900 года Париж переживал необычайный наплыв гостей из 35 стран мира. Открывалась грандиозная Всемирная выставка, ставшая событием планетарного масштаба.

В составе делегации от Австро-Венгерской империи был и Людвиг Лонер со своим гибридным автомобилем. Именно эта машина вызвала особый ажиотаж. Представляя автомобиль, Лонер объявил:

– Эта машина создана вот этим молодым человеком, – и указал на смущенного вниманием прессы Фердинанда Порше.

– Поверьте, господа, вы о нем еще услышите, – добавил Лонер.

И он оказался провидцем. Машина «Лонер-Порше» взяла Гран-при Парижской выставки. Французские, австрийские и немецкие журналисты наперебой брали у Порше интервью. Тот поначалу стеснялся, но вскоре освоился с ролью звезды. Отвечал коротко, по делу, но с легкой иронией. Фердинанду нравился вкус успеха. Однако при этом он понимал – главная работа еще впереди. У него была хорошая, но пока всего лишь одна машина.



«Лонер-Порше». 1900 год.

В тех первых интервью уже наметились независимость суждений и бескомпромиссность 25-летнего конструктора, которые с годами будут восприниматься окружающими как неуживчивость и даже сварливость. Однако Порше был с головой погружен в любимую работу. И расспросы о личной жизни считал пустой тратой времени. Поэтому на подобные вопросы отвечал резко.

На выставке во время демонстрации автомобиля кто-то спросил:

– А насколько быстр ваш автомобиль, мсье Порше?

И Порше уверенно ответил:

– Самый быстрый в мире. Скоро сможете убедиться сами.

13. Вся жизнь – гонка

В том же 1900 году Порше увлекся автогонками. Понять его несложно – молодой амбициозный человек всеми силами стремился доказать преимущества своего автомобиля над разработками конкурентов. А что может быть убедительнее победы в автогонках?

К слову, автогонки до сих пор остаются своеобразным соревнованием технологий и марок в борьбе за покупателя серийных машин. Особенно это касается новых, не отработанных десятилетиями технических решений, каковым была и гибридная конструкция Порше.

Осенью 1900 года 25-летний конструктор выводит свой «Лонер-Порше» на гоночный трек. Машина для того времени действительно революционна. В передних ступицах два встроенных электродвигателя мощностью 2,5 лошадиной силы каждый. Тормозами оборудованы все четыре колеса (до той поры тормозами оснащали только задние колеса). Машина приемиста, тяговита и способна развивать неплохую скорость.

Извилистый трек, проложенный по холмистой, изобилующей подъемами и спусками местности, длинной 6 миль Порше преодолел за четверть часа. Средняя скорость – 40 километров в час. Это был мировой рекорд, продержавшийся, впрочем, совсем недолго…

Именно в ходе этого испытания Порше почувствовал вкус к автомобильным гонкам. Три последующих десятилетия он будет постоянно возвращаться к конструированию гоночных машин. Более того, он будет сам принимать участие в заездах. Автогонки станут его любовью на всю жизнь.

Один из гоночных автомобилей Порше. Начало XX века.

14. Его судьба

После успеха на Парижской выставке Людвиг Лонер предоставляет Порше полную свободу действий. Требование лишь одно – сконструировать такой автомобиль, который вывел бы предприятие на новый уровень. И Порше работает как одержимый. Он бесконечно совершенствует гибридную машину, создает новые проекты. Попутно конструирует бензиновые двигатели самого разного назначения – для локомотивов, тягачей, автомобилей и даже мотоциклов. Порше полон планов, хотя не оставляет давнюю мечту создать дружную семью – тот самый тыл, необходимый любому человеку…

В начале 1904 года молодой, но уже известный в автомобильном мире Фердинанд Порше встретил любовь всей жизни. Это была юная девушка по имени Алоизия Йоханна Каес. Почти сразу же они поженились. А 29 августа 1904 года в семье Порше появился первый ребенок – дочь Луиза.

Мы не много знаем об отношениях Фердинанда Порше и Алоизии Каес. Уже будучи всемирно известным конструктором, Порше никого не пускал в свою личную жизнь. Он считал себя человеком не публичным и уж точно – не «звездой». Потому и не отвечал на вопросы журналистов о семье.

Одно мы знаем точно: Порше был женат лишь однажды. И до конца дней остался верен своей рано умершей супруге. Ее не стало в 1920 году, когда Порше исполнилось 45. Дальнейшую жизнь он посвятил работе и детям – дочери Луизе и сыну Фердинанду, появившемуся на свет через пять лет после сестры.

Молодой Фердинанд Порше.

15. Луиза

Дочь Фердинанда Порше сыграла огромную роль в становлении семейного дела, особенно после смерти матери. По сути, она заняла ее место хранительницы семейного очага. Нет, она не стала выдающимся конструктором. Но именно ее брак с талантливым юристом Антоном Пихом открыл новую эпоху в истории компании Фердинанда Порше.

Поначалу Луиза никак не участвовала в делах отца. Напротив, старалась не мешать, не лезть со своими советами. Со временем она занялась конторской и организационной работой на семейном предприятии.

Но когда грянула беда и во французских тюрьмах оказались и ее младший брат, и муж, и отец, Луиза ринулась их спасать. Она обивала пороги чиновничьих кабинетов, просила, убеждала, умоляла. Добивалась приема у французских властей. И в конце концов достигла цели.

Сначала на свободу вышел ее брат. А потом совместными усилиями они вытащили из заключения Антона Пиха и Фердинанда Порше-старшего.

После войны Антон Пих занял пост президента компании Порше и остался в ее истории как талантливый руководитель и умелый организатор. Но это было много позже…

Три Фердинанда. Снимок сделан незадолго до кончины Порше-старшего.

А до тех пор Луиза успела стать матерью четверых детей. В 1929 году на свет появился их с Антоном первенец – Эрнст. В 1932 году родилась дочь – малышка Луиза, в 1937 году – еще один Фердинанд в семье Порше-Пихов, и, наконец, в 1942 году – Ханс Мишель Пих.

16. Новое назначение

Одним из главных жизненных принципов Фердинанда Порше была простая формула: «Честный кропотливый труд всегда принесет результат». Вскоре у Порше появилась возможность убедиться в справедливости этой истины.

Компания Людвига Лонера занимала скромное место в ряду молодых автомобильных фирм. Масштабы производства были невелики, поэтому и капитал, который Лонер мог направить на перспективные разработки, оказался слишком мал. Амбиции же Фердинанда Порше простирались много дальше небольшой венской фирмы по производству электромобилей.

В 1906 году Порше получил лестное предложение от австрийского отделения компании «Даймлер». Фирма называлась «Аустро-Даймлер» и занималась продажей автомобилей немецкого производства. В Австрии разрабатывались дорогие модели штучного производства, рассчитанные на богатых заказчиков. Не будем забывать, что автомобиль в начале XX века являлся предметом роскоши, а не средством передвижения. Порше был приглашен на должность технического директора и главного конструктора австрийского филиала «Даймлера».

Только за первые четыре года Порше, получивший так нужные ему власть и материальные ресурсы, сконструировал целый ряд великолепных машин высшего класса, ставших признанной классикой мирового автомобилестроения. Это были модели марки «Принц-Генрих», гоночная машина «Саша» и две серии спортивных автомобилей – ADM и ADR.

Спортивная машина «Даймлер» конструкции Фердинанда Порше.

17. Зарождение мечты

Работа над престижными, дорогими моделями легковых и гоночных автомобилей позволила Фердинанду Порше заработать репутацию выдающегося автоконструктора мирового класса и совершить целый ряд важных технических открытий. В частности, на первых гоночных «аустро-даймлерах» Порше отработал технологию нагнетателей-компрессоров, резко повышающих мощность двигателя при открытии дроссельной заслонки. Изобретением Порше стал механизм компрессора: нагнетателем воздуха был сам двигатель. Чем выше обороты коленчатого вала, тем больше давление, создаваемое лопатками нагнетателя. Тем выше мощность, а с ней растут обороты, давление – и так далее вплоть до достижения двигателем максимально возможной мощности.

Порше увлеченно занимался разработкой гоночных болидов – благо, в деньгах его не ограничивали. Эту свободу он обрел во многом благодаря собственному характеру. Порше был неуживчив, категоричен, не считался с авторитетами, когда разговор касался дела. Хозяева его даже немного побаивались, понимая, чем обязаны его таланту.

Но вот какая произошла штука. Разрабатывая машины для нуворишей, Порше вдруг задумался: как было бы неплохо, если бы машина стала доступна любому человеку. Самому обыкновенному, с небольшим или, скажем так, средним доходом. Чтобы автомобиль сделался в полном смысле семейным средством передвижения, а не забавой для богатых бездельников.

В рабочих тетрадях Порше появляются первые наброски народного автомобиля. Пока еще только весьма приблизительные.

Один из ранних прототипов «Жука».

18. Сын Фердинанд

19 сентября 1909 года, спустя пять лет после рождения дочери Луизы, в семействе Порше произошло пополнение. На свет появился сын, которого решили назвать Фердинандом. Такова была традиция этой семьи – многие ее члены носили имена предков.

Так уж устроена жизнь, что дочери в раннем детстве больше тянутся к отцу, а сыновья – к матери. Но в семье Порше все оказалось иначе. Маленький Фердинанд с ранних лет боготворил отца. Возможно, привычным в человеческом сообществе детским комплексам просто не было времени развиться – отец сутками пропадал на работе. А часто и вовсе жил в других городах, переходя из одного филиала компании, где работал, в другой (а то и меняя сами компании). До 1923 года Фердинанд Порше был редким гостем в собственной семье. И только спустя три года после смерти Алоизии отец и дети поселились в одном городе и в одном доме, чтобы никогда больше не разъезжаться слишком далеко друг от друга…

Отец души не чаял в маленьком Фердинанде. Поначалу мальчика называли Ферди – как когда-то его отца. Но гувернантке, воспитывавшей юного наследника Порше, больше нравилось прозвище Ферри, хотя оно было уменьшительным от другого имени – Франц. И в солидном возрасте, когда Фердинанд-младший занял место покойного отца, его называли не иначе, как Фердинанд «Ферри» Порше.

Отец, сын и первый спортивный «Порше».

19. Первая машина Ферри

Старая, проверенная веками истина – на детях талантливых отцов природа отдыхает. В случае с семьей Порше природа… лишь разгонялась. Ферри ни в чем не уступал гениальному отцу. Наоборот, он стал не просто помощником и соратником, но другом, великолепным сотрудником и в полной мере продолжателем дела великого родителя.

О таланте мальчика говорит такой факт. Дети Порше никогда не испытывали нужды. Отец очень хорошо зарабатывал и старался ни в чем не отказывать ни жене, ни детям. Собственно, финансовыми вопросами семьи Порше не занимался – семейным бюджетом распоряжалась Алоизия, приобретая то, что считала необходимым (включая, между прочим, и сам дом, который обустраивала по своему разумению). Но когда подросший Ферри запросил у мамы дорогую игрушку, Алиоизия отправила его к отцу. Да не просто к отдыхающему после напряженного трудового дня папе, а к главному конструктору Фердинанду Порше – в его личный производственный кабинет.

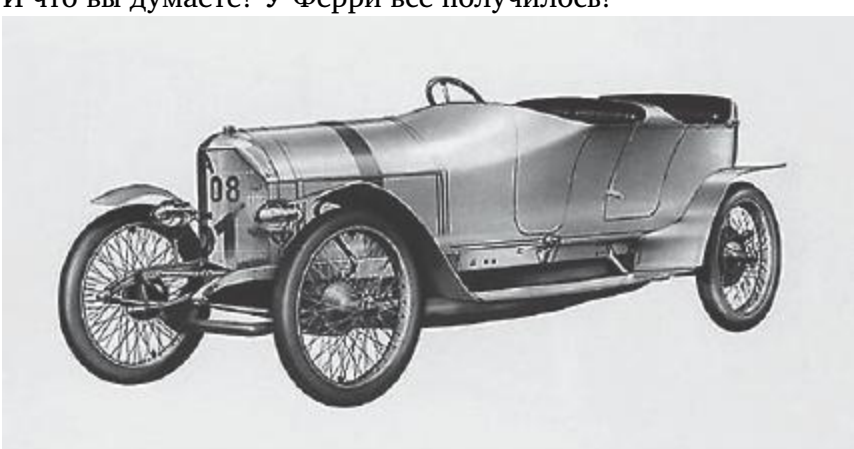
Мальчишка тут же собрался и отправился на завод. Отец, увидев на пороге конструкторского бюро Ферри, удивился. Спросил в чем дело.

– Папа, – осторожно начал Ферри, – я хочу автомобиль. Знаешь, такой маленький, для детей. Но чтобы с настоящим мотором.

Как поступил отец? Подвел 12-летнего мальчишку к кульману, вручил готовальню и сказал:

– Хочешь машину – создай ее сам. А я тебе помогу.

И что вы думаете? У Ферри все получилось!



Одна из ранних гоночных машин Порше-старшего.

20. Только вперед!

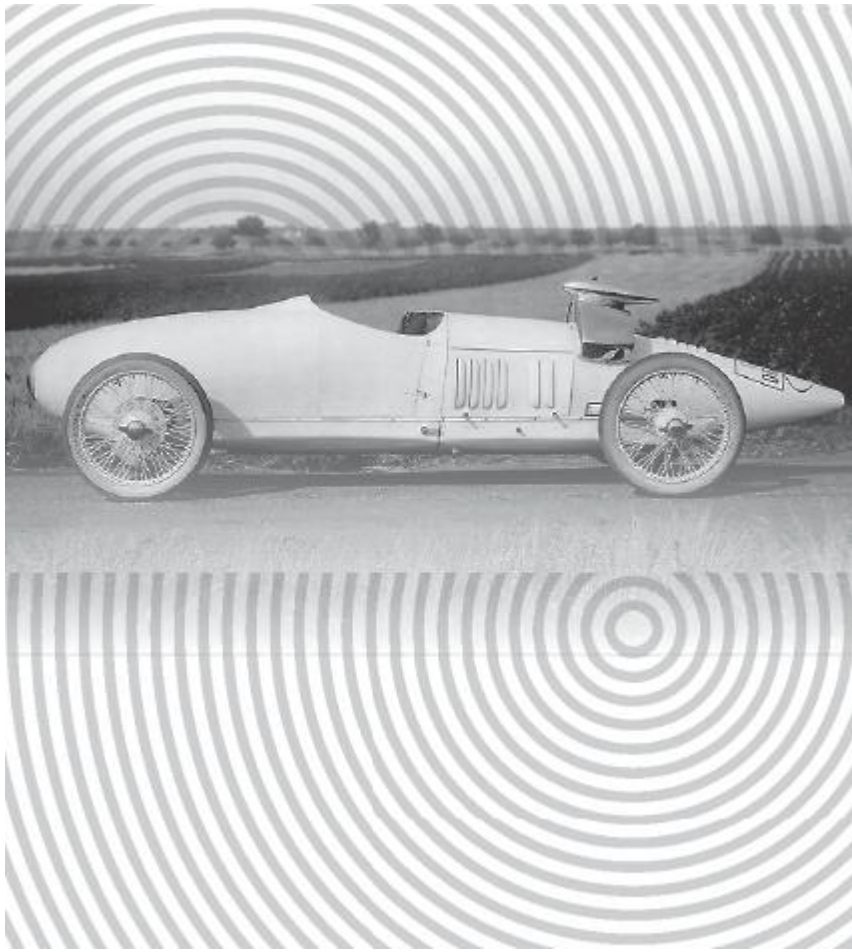
К 1910 году Фердинанд Порше – уже не только признанный мастер в области автомобилестроения, но еще и выдающийся спортсмен, входивший в десятку самых выдающихся, самых прославленных автогонщиков Европы.

Именно в эти годы, вплоть до начала Первой мировой войны, в Фердинанде Порше во всю мощь проявится еще одна характерная черта – азарт. В нем уживались усидчивость, сосредоточенность, терпение и стремление к успеху, воля к победе, целеустремленность; необыкновенное трудолюбие, жажда познания, способность предвидения и азарт игрока, авантюрная жилка, бесшабашность; неразговорчивость, почти угрюмость и тонкий юмор, самоирония.

Поразительное было время, когда изобретатели и строили, и испытывали собственные творения. Нужно ли говорить, что кабинетный работник, «бумажный творец» Фердинанд Порше являлся и заядлым автомобилистом.

Выдавался свободный час – Порше отправлялся в гараж, брал в руки гаечные ключи и возился с новой машиной. А если позволяла погода, то выводил машину из гаража и мчался на тренировочный трек, где отрабатывал до автоматизма навыки скоростного вождения собственных машин.

В гонках он не всегда приходил к финишу первым – ему довелось соревноваться с очень талантливыми профессиональными гонщиками. Но в числе призеров в те годы были его машины. Первые три места неизменно оставались за «аустро-даймлерами» конструкции Фердинанда Порше.



Гоночный «Аустро-Даймлер» Порше.

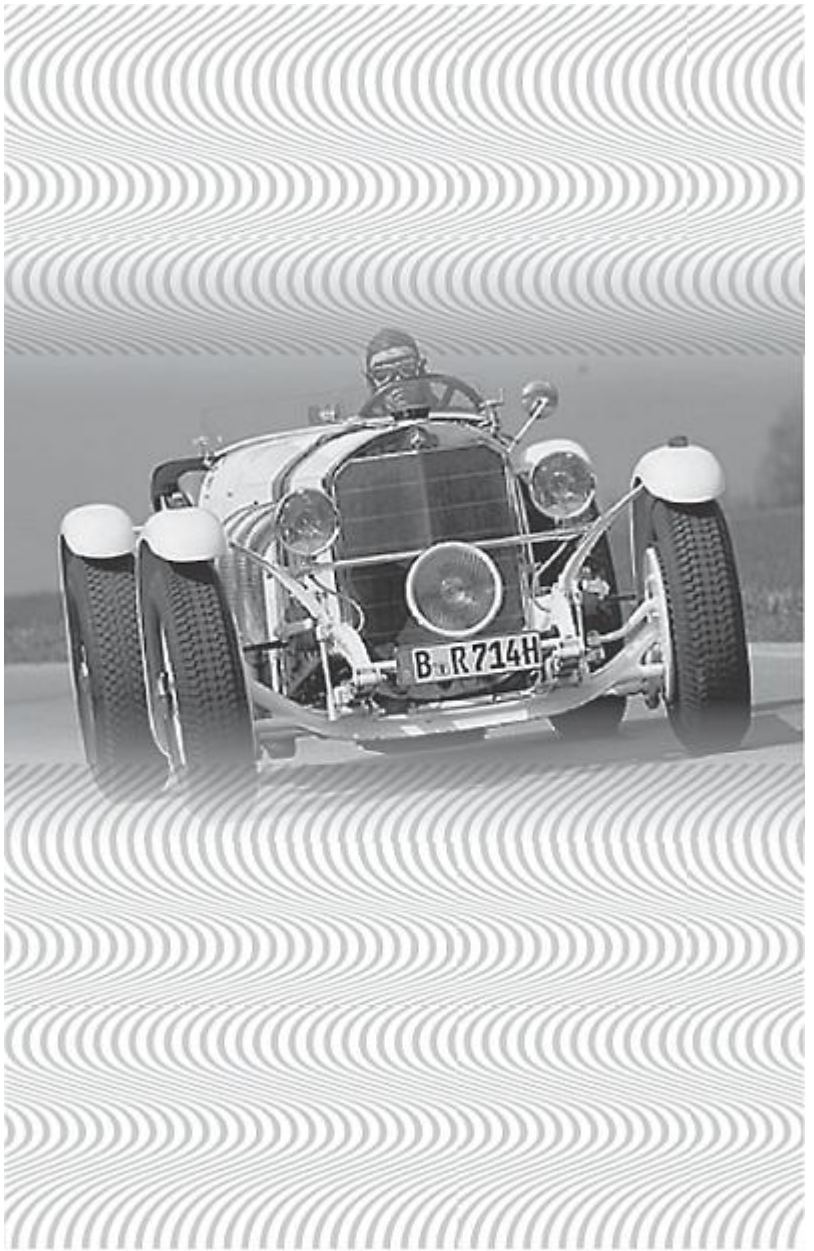
21. Ничего лишнего

Работа в «Аустро-Даймлер», а позже и в «Даймлер-Бенц» позволила Порше создать основные принципы конструирования гоночных болидов, остающиеся неизменными до сих пор. В современных машинах «Формулы-1», участвующих в мировых гонках, можно без особого труда обнаружить все основные разработки, воплощенные Порше почти 100 лет назад.

Любой гоночный автомобиль должен быть предельно лаконичным. В «аустро-даймлерах» и гоночных «мерседесах» Порше нет ни одной лишней детали, ни одного украшения, которое бы не несло важной функциональной нагрузки.

Особенно показательны машины «Мерседес» моделей S и K, созданные Порше в 1923 году в Штутгарте, в главном офисе компании «Даймлер». Автомобили моделей SS и SSK оказались настолько удачны, что до сих пор вызывают восхищение посетителей выставок антикварных машин. Более того, эти модели считаются лучшими автомобилями «всех времен и народов».

Что отличает эти машины от прочих болидов 1920-х годов? Очень маленький, можно сказать, минималистский кузов. Мощная прочная рама, выполненная из ажурных балок (лонжероны рамы просверлены для их облегчения). Большая часть машины – огромный двигатель. Получается этакий локомотив на пневматических шинах. Диски колес оснащены спицами опять же для максимального облегчения при максимальной жесткости. Двигатель оборудован сильным компрессором, увеличивающим мощность при разгоне.



«Мерседес SS».

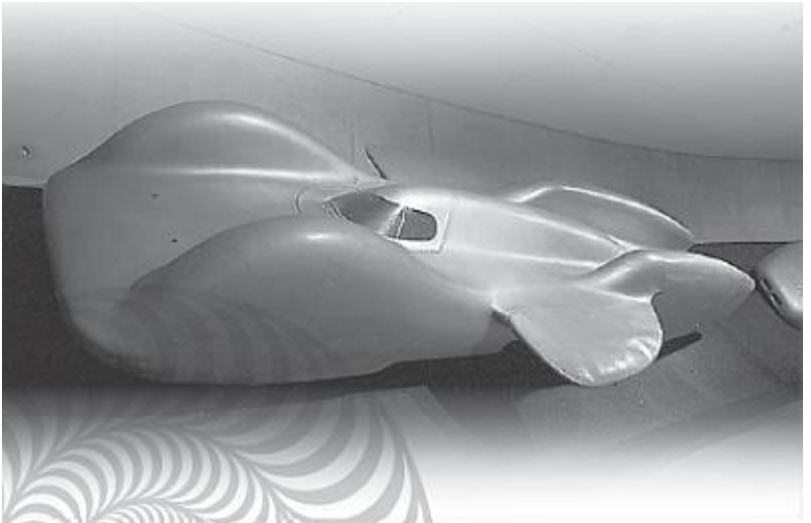
По словам Порше, гоночный автомобиль в идеале должен быть сконструирован таким образом, чтобы при достижении финиша он развалился на части…

22. Красота скорости

Еще одно характерное качество гоночных автомобилей Порше – удивительная красота и гармоничность форм. Большие колеса болидов SS не кажутся гипертрофированными, хотя на деле они огромны. Громоздкий двигатель немалого и по нынешним меркам рабочего объема (позже Порше на основе этих моторов создаст авиационные и даже танковые двигатели) не выглядит гигантским (речь, правда, не о машинах серии S, где применялись двухлитровые моторы). Все подчинено одной цели – рекорду скорости. А скоростная машина не может быть тяжелой.

В автомобилях Порше появляются алюминиевые блоки цилиндров, газораспределительные валы с отдельным приводом, короткие клапаны, выверенные каналы газораспределения. Удивительно, как конструктор, не обладавший современным инструментарием, компьютерами и сверхточными измерительными приборами, создавал столь совершенные механизмы. Достаточно сказать, что личный рекорд скорости Порше – не его самого как водителя-гонщика, а созданной им гоночной машины «Ауто-Унион» – составил… 436 километров в час!

Болиды Порше очень красивы. Приземистые, стремительные, мощные. Говорят, мастер специально устраивал сеансы прослушивания звука работающего мотора, прежде чем выпустить новый автомобиль из ворот сборочного цеха. Басовитый звук двигателя был для него еще одной мерой оценки собственного труда.



Тот загадочный «Ауто-Унион».

23. Будущий диктатор Тито

В 1910 году с Фердинандом Порше произошел любопытный случай. Он вышел на гоночный трек в составе команды из трех «аустро-даймлеров» собственной конструкции. Одну машину пилотировал он, две другие – опытные профессиональные гонщики.

Команда состояла из множества людей, среди которых и запасные водители-дублеры, и заправщики, и личные механики гонщиков. Фердинанд Порше решил положиться на случай и в механики взял юного слесаря, работавшего на заводе «Даймлер». Рекомендации были вполне положительными. Но когда Порше увидел этого механика, в его душу вкрались сомнения. Уж больно субтильным показался ему этот 18-летний паренек.

Впрочем, механик Порше и не требовался. Это было скорее данью традиции и устоявшемуся порядку. Какой там механик, если сам гонщик знал свою машину до последнего винтика – поскольку создал ее собственными руками и собственной головой?

– Мне кажется, что бьет заднее правое колесо, – сказал мальчишка, когда Порше спросил, заметил ли он какие-либо недостатки в машине.

Тито спустя 35 лет после той гонки 1910 года.

– Кажется или бьет? – нахмурился Фердинанд Порше.

– Бьет, – ответил механик.

Порше склонился над машиной. Внимательно осмотрел колесо. Провел по спицам рукой. Да, звук натянутых спиц говорил ему о небольшом дисбалансе.

– Как тебя зовут? – спросил Порше.

– Иосип, – ответил механик.

– Так вот, Иосип, в следующий раз говори о неполадках без моих расспросов…

Это был будущий президент Югославии Иосип Броз Тито.

24. Война

Начало Первой мировой войны застало Фердинанда Порше в должности главного конструктора компании «Аустро-Даймлер». Война поставила крест на разработке дорогих спортивных и гоночных автомобилей. Их развитие в Европе на время угасло, но продолжалось за океаном, в США, куда братоубийственная война так и не докатилась. Впрочем, в те суровые годы судьба гоночных болидов Порше волновала мало – он с головой погрузился в другую работу. Впервые в жизни он взялся за выполнение государственного заказа – разработку военной техники.

Нельзя сказать, что военные машины у мастера (а Порше к тому времени находился на пике формы, ему было уже под 40 лет) не получались. В годы и Первой, и Второй мировых войн Фердинанд Порше создал множество исключительно оригинальных образцов военной техники – танков, армейских автомобилей, двигателей и шасси самого разного назначения. Но все же требования к этим машинам совершенно иные.

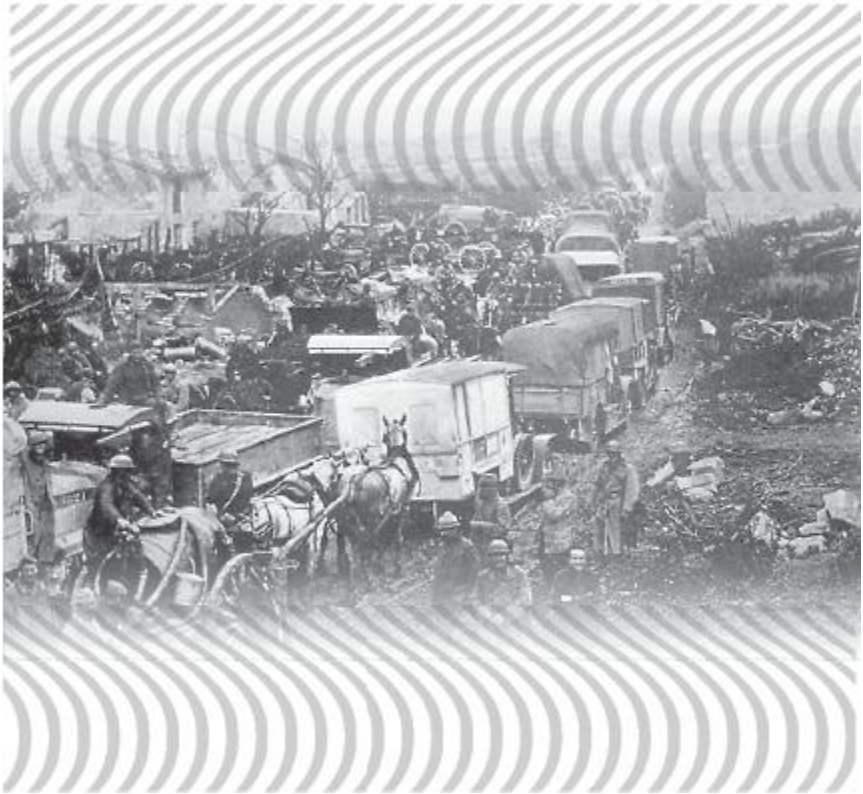
Одной из ошибок Порше историки называют игнорирование им дизельных двигателей. Порше в самом деле предпочитал дизелям двигатели бензиновые, поскольку они развивали бóльшую литровую мощность, были проще в производстве и не требовали квалифицированного обслуживания, что немаловажно в условиях военных действий. Однако тому имелось и более простое объяснение.

Во время обеих войн Германия (в годы Первой мировой войны и Австро-Венгрия) находилась в условиях изоляции. Своих нефтяных месторождений у Германии не было. Топливо приходилось доставлять морем или по суше из других регионов – Румынии, стран Балканского региона, Северной Африки. Но при этом экономичнее перевозить уже переработанное высокооктановое топливо, нежели сырую нефть или солярку. Получалось, что дорогой бензин в качестве основного топлива для армейской техники воюющей Германии выгоднее, чем дешевая солярка или мазут…

Факт остается фактом: в тягачах и танках Порше времен обеих мировых войн работали преимущественно бензиновые двигатели, а его модели с дизельными моторами являлись редкостью…

В Вену, где в то время жил Фердинанд Порше с семьей, докатывались лишь отголоски войны. Городские улицы заполнились людьми в военной форме. По мостовым грохотали грузовики с солдатами и военным снаряжением. Вовсю работали

тыловые госпитали… Но вряд ли Порше обращал на это внимание. У него было очень много работы, которая требовала полной сосредоточенности и отнимала все время без остатка.



Грузовые автомобили на дорогах Первой мировой войны.

25. Большая пушка

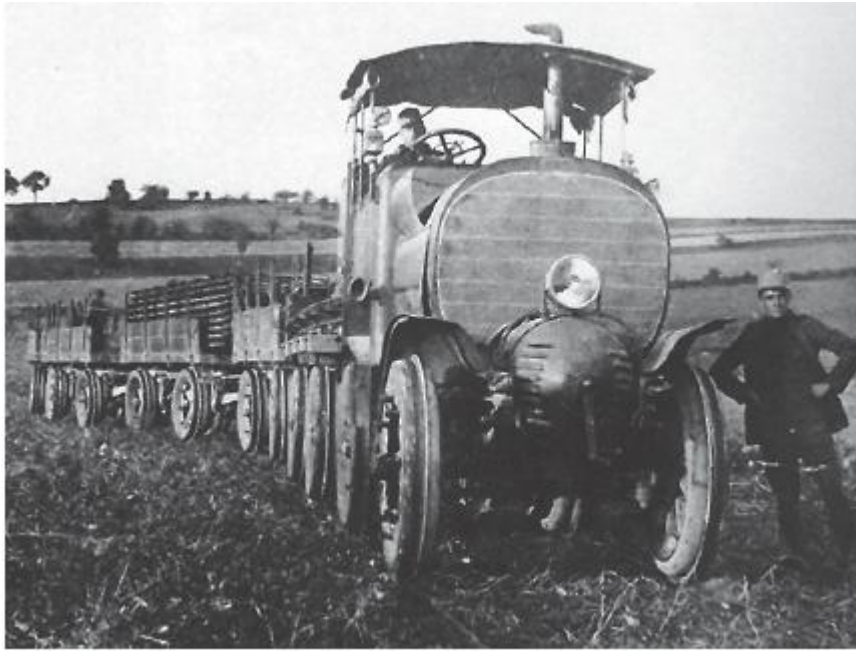
Одно из заданий, с которым Порше справился блестяще, – создание тягача для большой армейской пушки – мортиры калибра 30,5 см.

Орудие для штурмового навесного огня должно было обладать высокой мобильностью. Пушку требовалось подкатывать поближе к вражеским укреплениям. Дуло мортиры направлялось вверх, и выпущенный из нее под большим углом к земле снаряд должен был с высоты обрушиться на укрепленное здание.

Мортира обладала колоссальной разрушительной мощью. Но для нее не нашлось подходящего шасси. Колесные машины не могли сдвинуть пушку с места, лошади – тем более. Гусеничных тракторов, подходящих для этих целей, просто не существовало. Приходилось «впрягать» в колесный лафет сразу три или четыре грузовика. И это было настоящим мучением.

После недолгих размышлений Порше решил воспользоваться опытом собственной молодости. Он набросал чертеж большого транспортера, в котором все колеса оснащены встроенными в ступицы электродвигателями. Двигатель внутреннего сгорания высокой мощности располагался на раме тягача и механически связывался с генератором, вырабатывающим электроэнергию. Эта энергия расходовалась электромоторами колесных ступиц.

Получился новый гибридный автомобиль, но уже не для перевозки людей, а для транспортировки тяжелых пушек. Во время испытаний оказалось, что тягач Порше способен тащить за собой целую батарею тяжелых мортир.



Тяжелый артиллерийский тягач конструкции Порше.

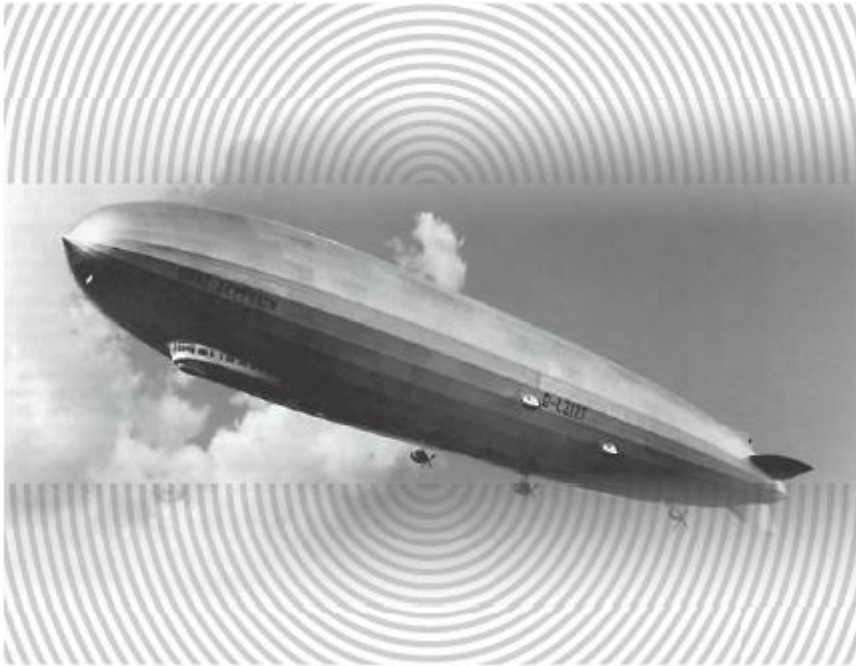
26. Моторы и… моторы

После запуска в производство армейского тягача, оказавшегося в высшей степени удачным, Порше получил заказ на серию двигателей. На этот раз требовался легкий и достаточно мощный мотор, предназначенный для установки на дирижабли «Цеппелин». И здесь Порше пригодился опыт конструирования двигателей для гоночных автомобилей.

Эта работа помогла Фердинанду Порше в дальнейшем – когда он разрабатывал двигатель для легендарного «Жука». Дело в том, что авиационный мотор должен был удовлетворять ряду специфических требований. В частности, быть легким, мощным, но при этом обладать высокой надежностью и большим ресурсом. Явно напрашивалась конструкция мотора с воздушным охлаждением цилиндров – рубашка водяного охлаждения увеличивала вес двигателя, а условия эксплуатации в качестве маршевого двигателя дирижабля ни в коем случае не противоречили обустройству воздушного охлаждения.

С другой стороны, звездообразное расположение цилиндров, характерное для авиационных моторов, для дирижабля было неприменимо – здесь нужен однорядный или V-образный мотор. Наконец, стоило ли сосредоточиться на разработке двухтактного двигателя или все же на большом тяжелом дирижабле разумнее применить четырехтактный мотор? Порше выбрал четырехтактный двигатель.

Параллельно с разработкой авиационного двигателя Порше создал несколько удачных моделей легких четырехтактных мотоциклетных моторов, также принятых к серийному производству.



Этот дирижабль был оснащен моторами конструкции Порше.

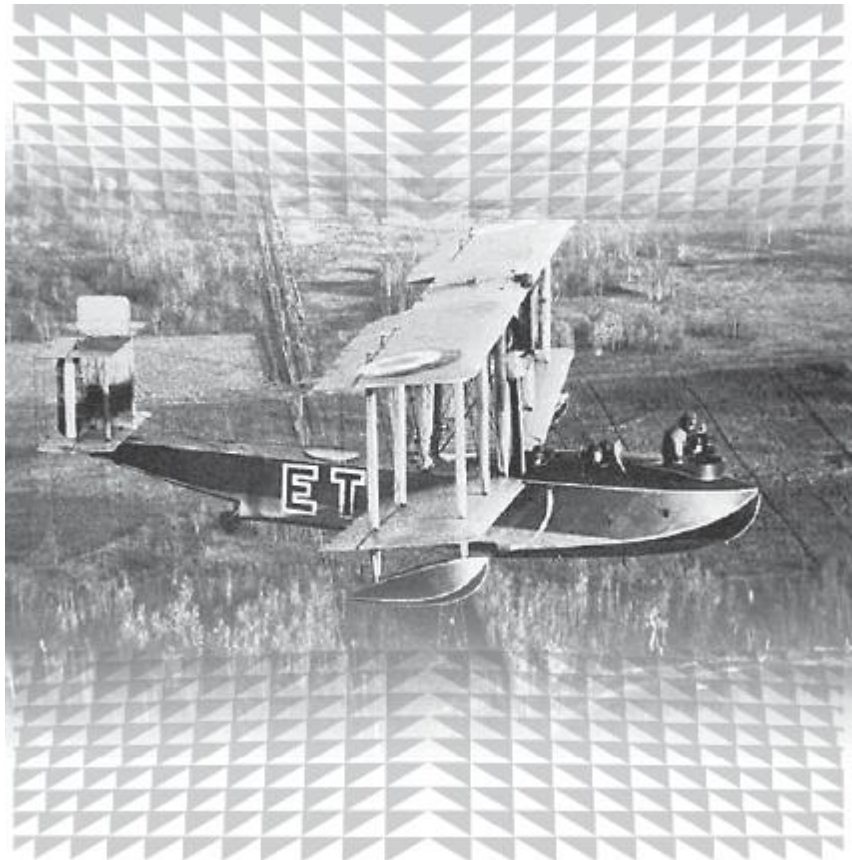
27. Два резервных

Вскоре за Порше закрепилась репутация конструктора великолепных двигателей самого широкого применения. Однако он оставался служащим крупного производственного предприятия, контролировавшегося администрацией кайзера. Поэтому Порше приходилось терпеть многочисленные проверки «сверху».

Одним из высокопоставленных инспекторов был член королевской семьи эрцгерцог Иосиф. Во время войны он занимал пост главного контролера военно-воздушных сил Австро-Венгерской империи. Человек, мало что смыслящий в технике, он тем не менее задавал кучу вздорных вопросов, на которые приходилось отвечать, стараясь не ставить проверяющего в идиотское положение.

Однажды Порше, скорый на резкий ответ, не выдержал.

Эрцгерцог приехал на завод «Аустро-Даймлер» с целью выявить какие-либо нарушения (а он не сомневался, что какие-нибудь просчеты есть на любом крупном производстве). Вместе с главным конструктором Фердинандом Порше они обходили цеха моторостроительного завода компании.



Двигатели Порше устанавливались и на самолетах.

Заметив блок цилиндров, закрепленный на специальном стапеле, Иосиф остановился и принялся рассматривать будущий двигатель.

– Скажите, герр Порше, это четырехтактный двигатель, не так ли?

Порше внимательно посмотрел на инспектора и произнес:

– Вы правы, это четырехтактный двигатель.

– Ага! – хищно улыбнулся эрцгерцог. – А цилиндров-то шесть! Почему не четыре?

– Два резервных, на случай поломки, – серьезно ответил конструктор.

Эрцгерцог удовлетворенно кивнул. И они отправились дальше.

28. Профессор Порше

– Герр Порше, к вам человек из Технического университета. Говорит, с крайне деликатным делом.

Фердинанд Порше оторвался от кульмана, сердито посмотрел на помощника Фрица и буркнул:

– Пусть подождет пять минут в моем кабинете…

Когда Порше вошел в рабочий кабинет, заваленный свитками ватмана и увешанный чертежами, ему навстречу из большого кожаного кресла, специально установленного здесь для таких вот гостей, поднялся невысокий лысоватый человек.

– Герр Порше, разрешите выразить почтение, – проговорил посетитель, быстро склонив голову и тряхнув пышным венчиком уцелевших волос, окаймлявших плешь. – Профессор кафедры механики Эрнст Шульце.

– Чем обязан, господин Шульце?

– У меня деликатный вопрос, герр Порше, – понизил голос Шульце и заговорил свистящим шепотом. – Говорят, что у вас нет высшего образования… Прошу прощения за это вздорное предположение.

В конструкторском бюро Фердинанда Порше.

– У меня нет диплома, господин Шульце. Я прослушал

университетский курс, но не сдавал экзаменов, – холодно ответил Порше. – А почему вас это интересует?

– О, это такая мелочь, герр Порше. Учитывая ваши заслуги…

– Извините, – прервал его Порше, – у меня очень много работы.

Он повернулся, чтобы покинуть кабинет, и услышал за спиной растерянный голос гостя:

– Ученый совет Технического университета Вены присуждает вам звание почетного профессора…

А через два дня пришла телеграмма из Берлина. Профессор Порше удостоен креста «За заслуги». Указ был подписан самим кайзером.

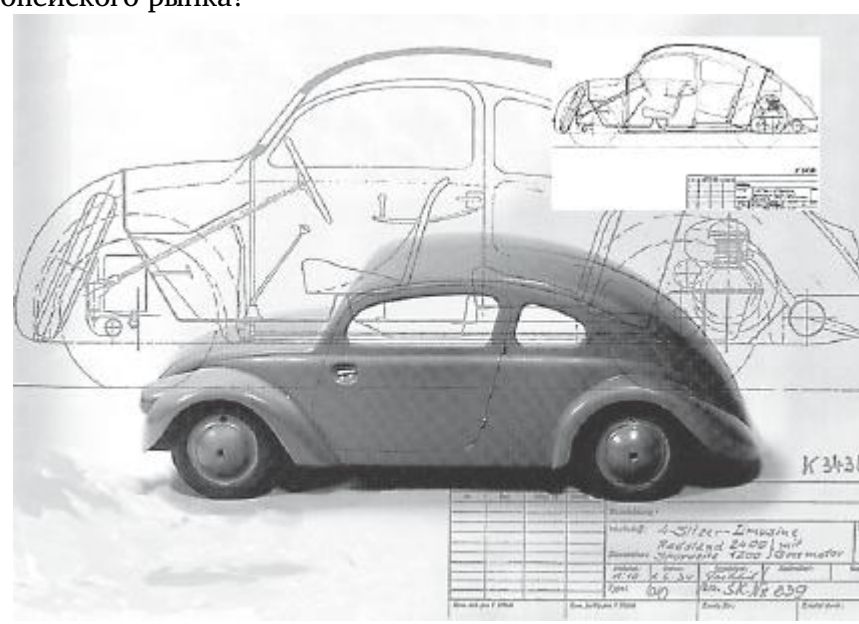
29. Размышления о народном автомобиле

Война закончилась внезапно позором для Германии. Порше воспринял эту весть с напускным безразличием. Он сделал все, что было в его силах. Выше головы не прыгнешь…

Далекий от политики, он все же являлся патриотом своей страны. И поражение в войне, и последующий распад Австро-Венгерской империи Фердинанд Порше пережил тяжело. От уныния спасла бы работа, но с конца 1918 года наступил пусть и не слишком продолжительный, но все же период застоя. Военные заказы иссякли, гражданские не подоспели.

И Порше сел за кульман, вспомнив почти забытую идею создать народный автомобиль.

Каким он должен быть сейчас, когда автомобиль стал совершенно иным, нежели до войны; когда на мировой рынок хлынули дешевые шустрые автомобили Форда – знаменитая «Жестянка Лиззи», «Форд» модели Т? Годится ли американская легковушка для Европы? И в планах ли Генри Форда завоевание европейского рынка?



Так рождался легендарный «жук».

Вопросов было намного больше, чем ответов.

Кто купит в обнищавшей Европе автомобиль стоимостью в полторы тысячи долларов – баснословные по тому времени деньги? А дешевая в Америке машина в Европе стоила много

дороже – из-за транспортных затрат на доставку готовых автомобилей через океан.

Не лучше ли наладить производство массового автомобиля в Германии? Но… каким он, черт возьми, должен быть? Как добиться удешевления производства машины, превосходящей уровень «Лиззи»? Порше не нравилась машина Форда. Слишком простая, почти примитивная. С запутанным управлением. С ненадежной коробкой передач. Да она попросту устарела!

30. «Немножко дыма, пыль и лак»

Идея выпуска дешевого массового автомобиля не давала покоя не только Фердинанду Порше. Более того, к концу 1920-х годов в послевоенной Германии начался выпуск сразу двух моделей доступных по цене малолитражек, в той или иной степени соответствовавших концепции народного автомобиля…

В 1924 году небольшая компания «Ганомаг» приступила к выпуску автомобильчика модели «Hanomag-2/1 OPS». Это была очень дешевая машинка, которую мы бы сегодня отнесли к вымершему классу мотоколясок. Одноцилиндровый четырехтактный двигатель воздушного охлаждения объемом поллитра и мощностью 10 лошадиных сил стоял сзади, над ведущим мостом. Привод был цепным, дифференциал отсутствовал.

Простая лонжеронная рама, деревянный двухместный закрытый или открытый (в зависимости от модификации) кузов незатейливой (даже несколько уродливой) формы. Большие колеса, напоминающие тележные. Барабанными тормозами с механическим приводом оборудованы только ведущие, задние колеса. Впереди на округлом капоте – единственная фара. Оси сплошные, простейшая пружинная подвеска. Такова была эта машинка, развивавшая максимальную скорость 64 километра в час.

В 1924 году небольшая компания «Ганомаг» приступила к выпуску автомобильчика модели «Напотаg-2/1 OPS».

Про «Ганомаг» рассказывали анекдоты и сочиняли эпиграммы. Вот одна из них: «Немножко дыма, пыль и лак – таков малышка “Ганомаг”». Этот автомобиль носил в народе прозвище «Комиссброт», что имело несколько значений: «пайка хлеба», «солдатский хлеб» и «хлеб коммивояжера».

И все же машинку любили. Она вышла очень вовремя – когда немецкий обыватель потерял все, что имел до войны, и не мог себе позволить приобретение «нормального» автомобиля. Эти машины работали в Германии в качестве такси (хотя место рядом с водителем было всего одно). А еще на них устраивали гонки (возможно, одни из самых тихоходных в истории).

Порше эта машина не нравилась категорически. Она была крайне нетехнологична в производстве (деревянный кузов собирался вручную). И вообще, являлась слишком упрощенным вариантом автомобиля, не предоставляющим владельцу даже минимальных удобств.

31. «Дойче Крафт Ваген»

А в 1928 году только что основанная немецкая компания ДКВ начала выпуск своего варианта народного автомобиля. И эта машинка достойна внимания не меньше, чем выпускавшийся в Ганновере «Ганомаг».

Аббревиатура ДКВ имеет несколько расшифровок. Изначально заводы ДКВ выпускали детали паровых машин. И аббревиатура означала «Дампф Крафт Ваген» – «паровой автомобиль». В пользу этого варианта названия говорит и факт выпуска нескольких экспериментальных экземпляров автомобилей с паровыми двигателями. После войны производство было перепрофилировано на выпуск велосипедных моторчиков. И марка стала расшифровываться как «Дас Кляйне Вундер» – «маленькое чудо». Эти моторчики пользовались в Германии оглушительным спросом – с 1919 по 1922 год было выпущено 25 тысяч маленьких двигателей. Наконец, в 1928 году компания выпустила первый автомобиль. И название изменилось на «Дойче Крафт Ваген» – «немецкий автомобиль».

Как бы там ни было, а машинка у ДКВ получилась отличная. Небольшая, с двухтактным двухцилиндровым двигателем водяного охлаждения, трехступенчатой коробкой передач и приводом на передние колеса (поначалу посредством обычных карданных шарниров, а затем и шаровых шарниров равных угловых скоростей).

Кузов ручной сборки состоял наполовину из металлических, наполовину из деревянных деталей. Машина была очень популярной и представляла малый класс легковых автомобилей.

Одна из моделей народного автомобиля немецкой компании ДКВ. 1928 год.

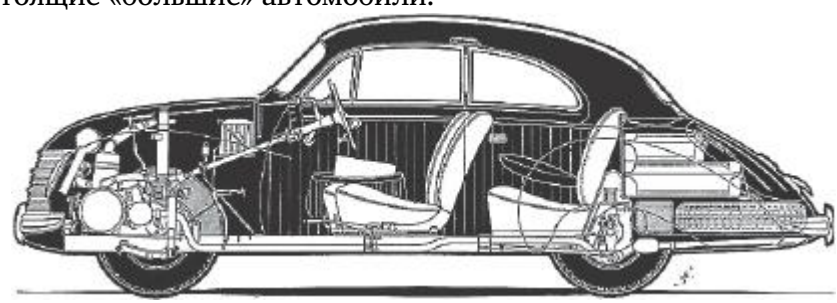
32. И всё же что-то здесь не так

Только два примера массовой недорогой машины для народа. Но на самом деле их было гораздо больше! Достаточно вспомнить итальянские маленькие «фиаты», чешские «шкоды», французские «вуатюретки» начала века и автомобили марки «Рено» 1920-х годов. Да что там – бессмертная «Жестянка Лиззи», «Форд Т»!

Но все это ни в коей мере не устраивало Фердинанда Порше. Дело было в том, что наладить выпуск дешевых автомобилей в истинно массовых масштабах удалось лишь Форду. Но актуальная в 1909 году машина к 1928 году, когда закончился выпуск модели Т, устарела настолько, что не могла считаться современным автомобилем. К тому же Форд сознательно пошел на упрощение конструкции, стараясь максимально снизить конечную стоимость машины.

Порше нужно было другое. Машина современная, скоростная и надежная. Такая, которая не устареет в течение десятилетий. И производство должно быть технологичным настолько, чтобы без больших издержек выпускать… миллион автомобилей в год! То есть вдвое больше, чем предлагала самая мощная автомобильная компания мира – «Форд».

Работа предстояла огромная. И первое, что сделал Порше, – полностью вычеркнул из своих технических планов опыт разработки дешевых машин другими компаниями. Его народный автомобиль будет совершенно новым, спроектированным с нуля и, главное, абсолютно теми же методами, какими создаются настоящие «большие» автомобили.



Компоновка довоенного переднеприводного ДКВ.

33. Вдовец

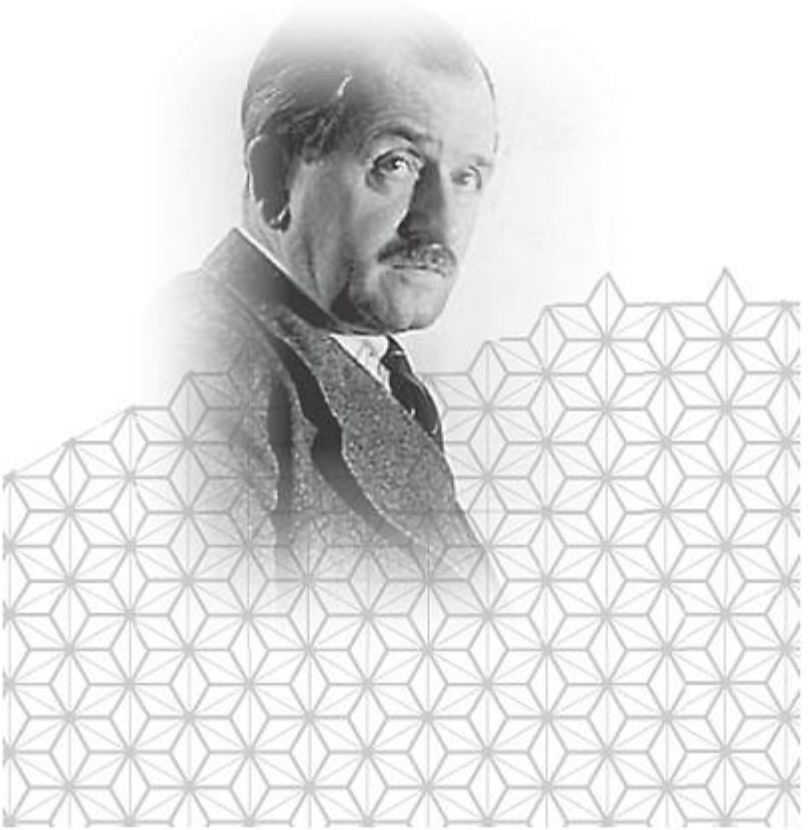
Осенью 1920 года, в далеко не лучшее для конструктора Порше время, навалилась еще одна беда. Его давно хворавшая супруга Алоизия Йоханна сдала окончательно и 9 ноября, после очередного сердечного приступа, умерла.

В душе Фердинанда Порше поселилась тоска. Он вдруг почувствовал себя старым и разбитым. А ему было всего 45 лет. Возраст, когда все самое интересное только начинается…

В эти горестные дни Порше посещали мрачные мысли. Он мучился раскаянием – недолюбил, был невнимателен, слишком мало времени уделял жене. Его успокаивала дочь, совсем уже взрослая девушка. Но Порше не отвечал – замкнулся в себе, целыми днями просиживал в кабинете, бесцельно глядя на лампу под зеленым абажуром…

Спасла память. Он вспомнил те самые гонки 1910 года, в которых принимали участие сразу три машины его конструкции, а механиком был молодой мальчишка по имени Иосип.

Порше выиграл ту гонку – обставил двоих товарищей по команде, профессиональных гонщиков. Это и заслонило от публики одну любопытную подробность (хотя в некоторых газетах информация о ней все же появилась – Порше явно недооценил репортерскую братию). Дело в том, что машины Порше были двухместными. И по правилам гонки они должны были выйти на старт с полной загрузкой. В качестве пассажиров коллеги Порше по команде усадили рядом с собой механиков. А Порше… свою жену Алоизию! Это была их самая памятная совместная победа.



Фердинанд Порше.

34. Отъезд в Германию

Три года Порше продолжал работать в Австрии, конструируя одну за другой малолитражки, сделавшие его необыкновенно знаменитым в родных краях. Его успех не остался незамеченным и в Германии. В 1923 году из Штутгарта, где располагался центральный офис «Даймлера», пришло заманчивое предложение оставить австрийский филиал и занять пост главного конструктора всей компании. Порше, и без того постоянно курсировавший между Веной и Штутгартом, согласился без долгих раздумий. Дети, которым он сообщил о предстоящем отъезде, не воспротивились – для них отец был непререкаемым авторитетом. И вскоре вся семья перебралась в Штутгарт, где прожила следующие пять лет.

Семья собирала вещи, нанятые рабочие грузили ящики и узлы в грузовик. А дочь Луиза секретничала с гувернанткой, от услуг которой решили отказаться, – дети уже подросли и были вполне способны обслуживать себя сами.

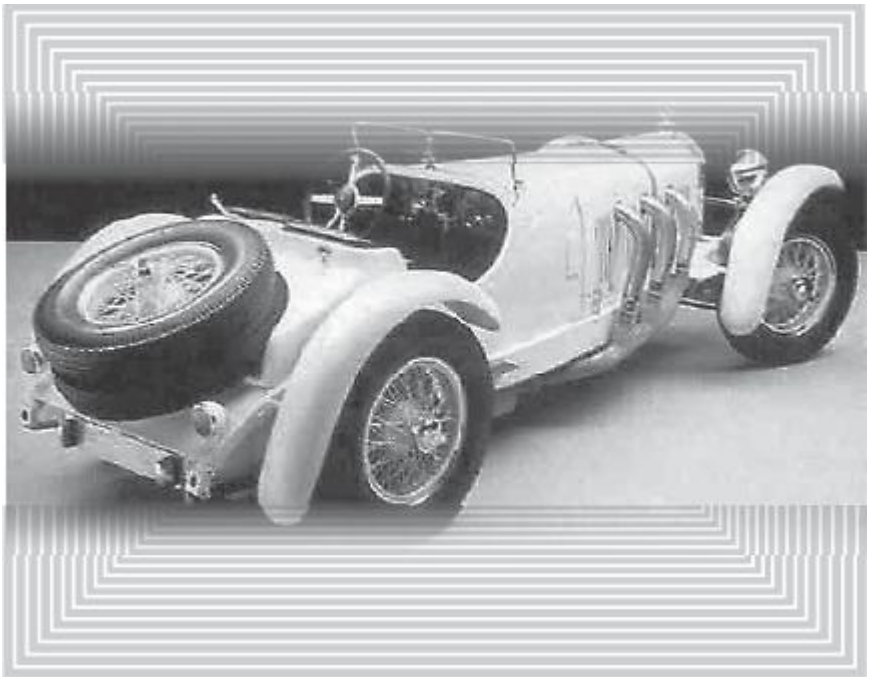
– Жалко мне вас, детки, – охала расстроенная гувернантка. – Как же вы там без присмотра?

Луиза обнимала старую няню и говорила:

– Ну что ты, все будет хорошо. И мы обязательно вернемся. Здесь же наша родина…

– Хорошо хоть герр Порше немного успокоится. Извелся он после смерти бедной Алоизии…

В словах этой простой женщины имелась доля истины. Переезд в Штутгарт придал Фердинанду Порше сил. Впереди были новая работа, новые проекты и новая жизнь.



Классика от Порше – спортивный «Мерседес».

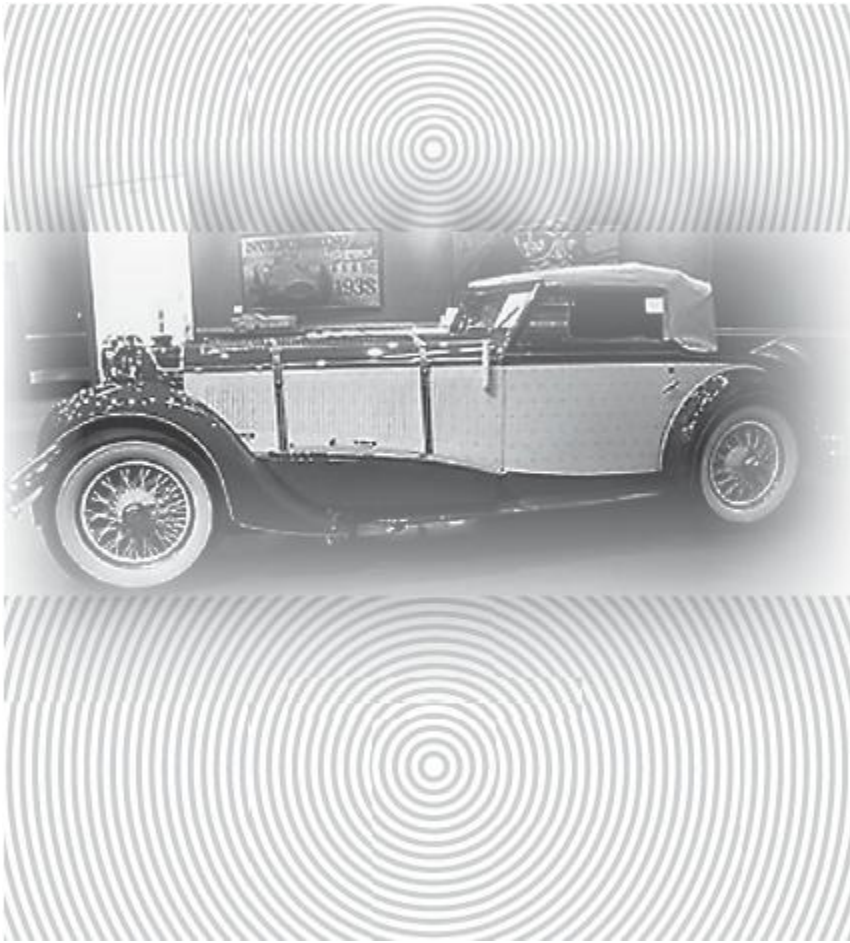
35. «Мерседес» и «Майя»

Первым детищем Порше в должности главного конструктора компании «Даймлер» стал автомобиль «Мерседес-360», выпускавшийся в трех вариантах – с индексами 24, 100 и 140. Эта спортивная машина пользовалась огромной популярностью у зажиточных немцев и ценителей элитной автомобильной техники. А Порше она принесла докторскую степень. Именно после успеха «Мерседеса-360» в 1924 году техническая академия Штутгарта присвоила конструктору звание доктора технических наук…

Любопытно проследить связь Фердинанда Порше с историей легендарной марки «Мерседес». Еще в 1910 году вступив в должность конструктора фирмы «Аустро-Даймлер», Порше вплотную занялся автомобилем «Майя» – вторым брендом «Даймлера».

Названия этих марок имеют свою историю. Основатель и владелец компании Готлиб Даймлер дружил с австрийским дипломатом, заядлым автомобилистом и торговым представителем компании в Австрии Эмилем Эллинеком. Мерседес – имя старшей дочери Эллинека, в честь которой и был назван успешный во всех отношениях автомобиль Даймлера. Майя – имя второй дочери Эллинека. Его дали машине конструкции Порше.

«Майя» вышла в свет в том же, 1910 году. Для своего времени это был выдающийся автомобиль. При мощности 4,5-литрового мотора 28 лошадиных сил он развивал скорость 145 километров в час. Но закрепить успех помешала Первая мировая война. И марка «Майя» канула в Лету…



«Мерседес-360»

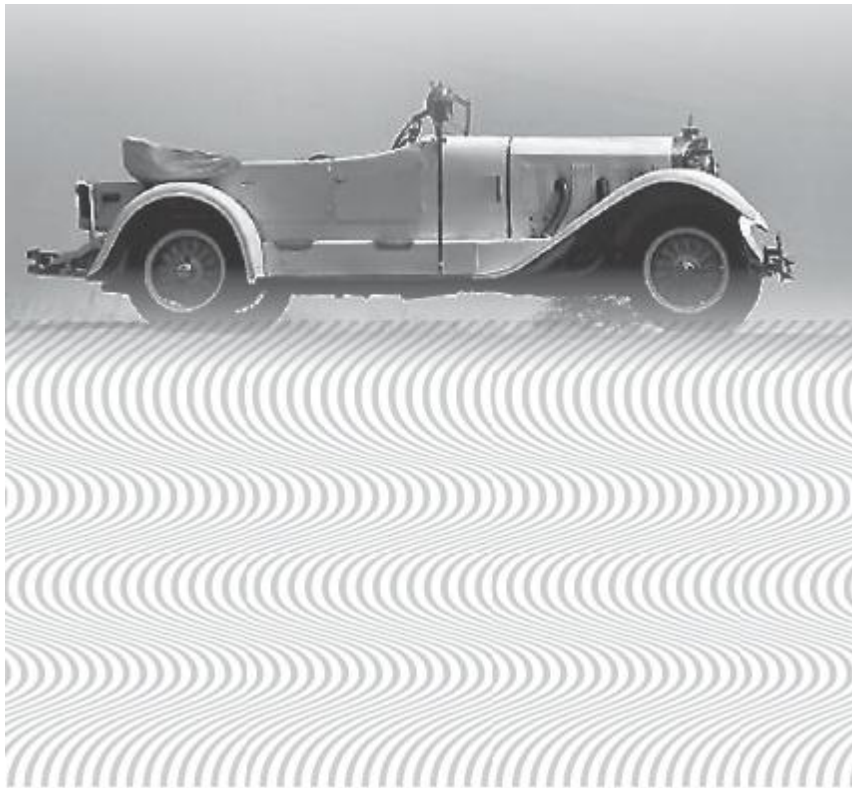
36. «Карл»

Если бы эти два человека когда-нибудь встретились, они вряд ли протянули бы друг другу руки. Речь о гениальном автоконструкторе Фердинанде Порше и великом немецком писателе Эрихе Марии Ремарке.

Один из них, Порше, в годы расцвета своего таланта стал пособником диктатора и душегуба Адольфа Гитлера. Второй, Ремарк, гуманист и большой художник, всю жизнь был изгнанником, эмигрантом. Порше искренне считал себя патриотом, Ремарк являлся патриотом по сути. Порше никогда не бывал в солдатском окопе, хотя значительную часть жизни посвятил конструированию изощренных орудий убийства. Ремарк воевал на фронтах Первой мировой войны, был ранен и воинский долг родине, с какой стороны ни смотри, отдал сполна.

Фердинанд Порше поверил демагогии австрийского выскочки. И не просто поверил, но, скорее всего, разделял идеи нацистов (хотя он так и не вступил в ряды НСДАП). Вина Ремарка перед новыми властями Германии состояла лишь в том, что он честно рассказал правду о войне, какой ее мог увидеть настоящий солдат. Но оба они вошли в историю. Порше – как технический гений. Ремарк – как классик мировой литературы.

Что же связывало их? Любовь к автомобилю. В романе «Три товарища» одним из главных героев является машина. У нее есть имя – «Карл». Это автомобиль конструкции Фердинанда Порше «Мерседес S». Восхитительная машина. Открытый кузов. Низкое лобовое стекло. Огромный капот, скрывающий мощный двухлитровый мотор с компрессором. Ажурные колеса со спицами. И – невероятная скорость…



Это и есть любимый Ремарком «Карл».

37. Ферри и его наследники

Школу Фердинанд Порше-младший закончил уже в Штутгарте. Еще с Вены за ним тянулась слава талантливого юного математика. Это звание он подтвердил и в штутгартской школе, проявляя выдающиеся способности к точным наукам.

Отец гордился наследником и часто брал его с собой на завод. Сотрудники «Даймлера» наблюдали за сыном главного конструктора. В своих воспоминаниях многие из них отмечали любознательность мальчика и то, как быстро он схватывал самые сложные технические подробности. Ферри интересовало все – от методики разработки концепции проекта до его реализации в металле.

Закончив с отличием общеобразовательную среднюю школу, Ферри Порше поступил в Техническую школу Боша, имевшую статус университета. И снова – выдающиеся успехи в учебе. А вскоре и реальная работа в качестве конструктора на заводе, рядом с отцом.

Еще в годы учебы Ферри увлекся автогонками. Отец доверял наследнику семейного дела испытания новых автомобилей. И Ферри с удовольствием гонял по треку на мощных спортивных болидах и обкатывал первые образцы роскошных «мерседесов».

Семья Порше в наши дни.

Будучи старшекурсником, Ферри влюбился. Его избранница – девушка по имени Доротея – подарила Ферри четверых сыновей.

Первенцем молодых супругов стал «Фердинанд Третий» – Фердинанд Александр, родившийся в 1935 году. Второй сын, Герхард, появился на свет в 1938 году, третий, Ханс Петер, в 1940-м и последний, Фольфганг Порше, в 1944-м.

38. Признание заслуг

1924 год стал для Фердинанда Порше годом напряженной работы и безусловного успеха. Истинные масштабы дарования этого человека были просто невообразимы. Он один стоил многих конструкторских коллективов.

За один вечер в его голове рождалась концепция новой машины. На следующее утро Порше собирал конструкторов и представлял им первые наброски автомобиля. Тут же распределялись обязанности: кому разрабатывать двигатель, кому – подвеску, кому – кузов. За самые сложные инновационные узлы брался сам Порше. В результате разработка новой модели вместо месяцев занимала всего несколько недель. И «Даймлер» выпускал новинки так быстро, словно это были не сложнейшие автомобили, а, скажем, платья парижского кутюрье.

При этом облеченный почетной степенью доктора технических наук Порше не занимался наукой как таковой. Он не преподавал инженерное дело, не проводил теоретических изысканий. Но то, что делал этот человек, являлось самой настоящей наукой – прикладной, обеспечивающей моментальную практическую отдачу. Его заслуги в области автомобилестроения были настолько очевидны, что машины Порше стали своеобразным эталоном. Автомобильные журналы того времени сравнивали новые модели других производителей прежде всего с детищами Порше.

Фердинанд Порше у рулевого колеса своего автомобиля. 1948 год.

Именно с начала 1930-х годов за немецкими автомобилями утвердилась репутация лучших в мире – самых надежных, самых выносливых и самых престижных. И это тоже было личной заслугой Фердинанда Порше.

39. Соревнование с самим собой

Любопытно, что в середине 1930-х годов гегемония Порше как ведущего европейского автоконструктора была настолько велика, что на гоночных треках за рекорды скорости боролись практически только его машины.

Немного забежим вперед и расскажем одну историю.

К середине 1930-х годов абсолютными чемпионами скоростных заездов были две марки – «Ауто-Унион» и «Мерседес». 17 марта 1933 года, через 17 дней после начала предварительных переговоров, Фердинанд Порше подписал договор с «Ауто-Унион» на проектирование рекордного автомобиля. Подобными разработками занималась и компания «Даймлер-Бенц» (сменившая к тому времени название из-за слияния и потерявшая главного конструктора Порше). Ирония состояла в том, что инженеры «Даймлер-Бенц» пользовались разработками Порше. То есть гениальный конструктор, по сути, соревновался сам с собой. И в соревновании этом… победил!

Его машина, получившая название «Ауто-Унион тип А», была готова через год напряженной работы. В 1934 году она впервые вышла на трек. Огромный заднемоторный автомобиль, что по тем временам явилось неслыханным и абсолютно неожиданным решением. Мощный шестицилиндровый V-образный мотор, развивавший скорость 280 километров в час, установили за кабиной гонщика. Позже автомобиль был модернизирован – получил колпак-обтекатель над кабиной и двигатель увеличенной мощности. Эта модель называлась «Тип С».

Гоночный автомобиль «Ауто-Унион тип С».

40. Рекорд, стоивший жизни

28 января 1938 года на специальном огороженном участке скоростного автобана под Франкфуртом состоялся последний в жизни Фердинанда Порше рекордный заезд его самого мощного за всю карьеру гоночного автомобиля. Это был специально подготовленный «Ауто-Унион» с шестилитровым форсированным двигателем мощностью 520 лошадиных сил, оснащенным компрессором. Во время пробных заездов этот колосс показал скорость 380 километров в час…

Утром того памятного дня в кокпит болида забрался известнейший гонщик Бернд Роземайер. Порше пожал ему руку, пожелав рекордного заезда. Затем отправился на специальную трибуну для почетных гостей, где уже восседало начальство из Берлина и сам фюрер.

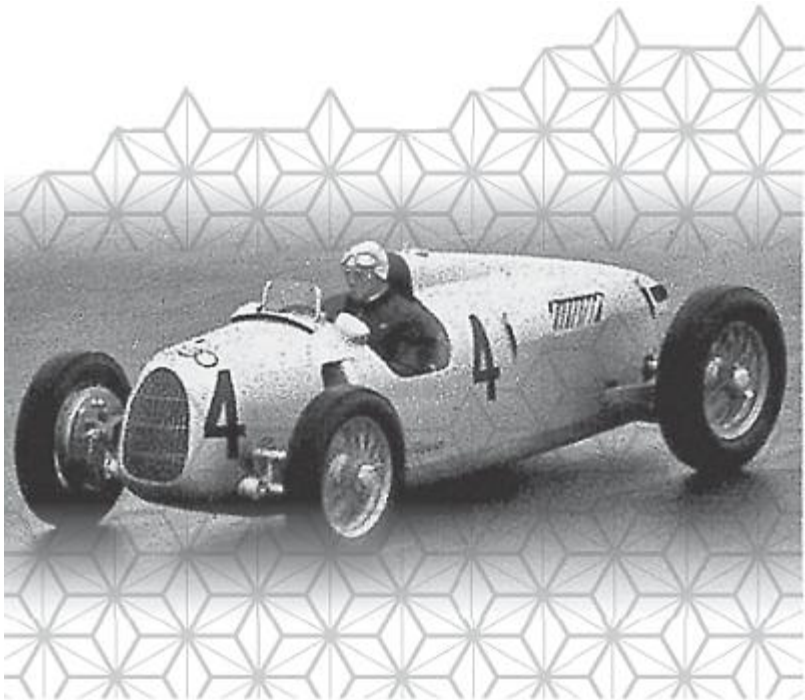
Судья поднял флажок. Мотор болида взревел. Отмашка – и машина рванулась вперед.

Зрители – а их в этот день собралось немало – затаили дыхание. Скорость, с которой несся этот автомобиль, была явно не автомобильной – 436 километров в час!

И тут случилась трагедия. Пролетая мимо трибун, автомобиль вдруг подпрыгнул на еле заметной неровности, задрал нос и… взлетел. Удар о землю был такой силы, что машина разлетелась на куски. Гонщик погиб мгновенно.

Порше закрыл ладонями лицо. Когда он отнял руки, его сын Ферри услышал:

– Больше я этим не занимаюсь…



Бернд Роземайер за рулем гоночного автомобиля «Ауто-Унион тип С».

41. «Сын у меня один»

Это было непривычно. Это было неожиданно. Великолепный конструктор, сделавший имя как раз на гоночных болидах, признанный авторитет и даже живой классик в области автоконструирования вдруг в одну минуту отказался от всего, к чему шел целую жизнь… Ферри Порше не поверил собственным ушам.

Но отец был непреклонен. Он утратил интерес к созданию единичных экземпляров рекордных машин. Сейчас его занимало другое – будущий народный автомобиль.

Но Ферри с этим согласиться никак не мог. Самостоятельный инженер, специалист в своем деле, он был правой рукой отца. И сам лично испытывал все гоночные машины, включая и погибший «Ауто-Унион».

– Гоночных автомобилей больше не будет! – заявил отец. – А ты больше никогда не примешь участия в гонках.

– Отец! – воспротивился Ферри.

– Слышать ничего не хочу! – закричал Порше. – Ты видел, что стало с Берндом!

– Это несчастный случай.

– Может быть. Но ты нужен мне живым и здоровым. У тебя есть более важные дела, чем гонки.

– Гонки часть моей жизни!

Но отец ничего не желал слышать. В сердцах он воскликнул:

– Я запрещаю тебе даже думать об автогонках. Если понадобится, испытатели найдутся. У меня много хороших водителей, но сын только один!

И Ферри Порше не нашелся, что ответить. Но упрямиться не стал. Он и в самом деле испытаниями машин отца, равно как и своих, больше не занимался.

Бернд Роземайер, участвующий в гонках Гран-при. 1936 год.

42. Снова на родине

Об упрямстве Фердинанда Порше ходили легенды. Но его поступки легко понять, если взглянуть на события, происходившие в то время…

В 1928 году компания «Даймлер» переживала тяжелые времена. Спрос на дорогие роскошные автомобили резко упал – в Германии свирепствовала гиперинфляция. Богатые клиенты разорялись в один день. Капиталы, нажитые во время войны, рассыпались в пыль. И компания решила объединиться с фирмой «Бенц» – вновь после многолетнего разрыва некогда единой корпорации.

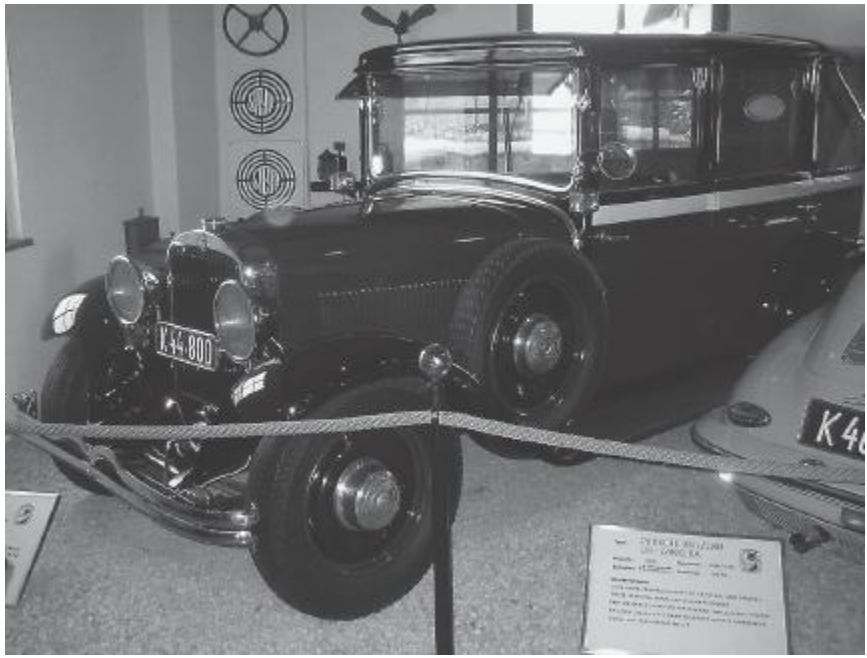
Но это объединение требовало финансовых затрат. И руководство «Даймлера» не нашло другого выхода, как урезать расходы на перспективные разработки, посадив конструкторское бюро на голодный паек.

Порше разнервничался, наговорил лишнего. А потом просто хлопнул дверью и с поста главного конструктора ушел.

Он вернулся в Вену. На заводе «Штейр» его встретили с распростертыми объятиями, взяли, даже не оговаривая условий, – с ходу согласились на требования Порше. Так он стал главным конструктором компании «Штейр», создав здесь два превосходных автомобиля – «Австрия» и «Тип XXX».

Но… случилось непредвиденное. Компания «Штейр» вскоре была поглощена «Даймлер-Бенц». И Порше оказался вынужден вернуться в Штутгарт…

К слову – семью за собой он в Австрию не перевозил, не желая осложнять жизнь сыну и дочери. Три года он метался между Веной и Штутгартом, стараясь не оставлять надолго детей одних.



Автомобиль «Тип XXX», созданный Порше для компании «Штейр».

43. Бюро доктора Порше

Ну как он мог снова идти в «Даймлер-Бенц», не потеряв при этом лицо? И нужно ли было возвращаться?

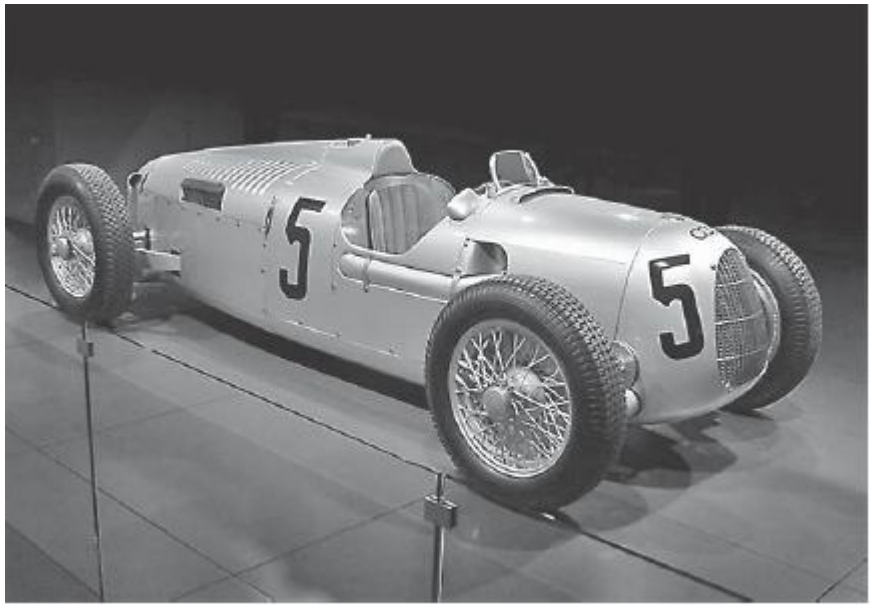
Посоветовавшись с сыном, Порше… отправился в «свободное плавание». 25 апреля 1931 года в Штутгарте на Файербахер-Вег, в большом трехэтажном особняке открылось независимое конструкторское бюро Фердинанда Порше (оригинальное название – «Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG», сокращения обозначают ученую степень доктора Порше и слова «хонорис кауза», то есть доктор по совокупности заслуг).

Ему шел 56-й год, сыну Ферри было 22 года. Оба они и еще семь верных соратников заняли третий, верхний этаж. Внизу устроили гараж и просторную мастерскую.

Рекламные объявления в газетах гласили: «Мы создаем, а также консультируем по всем вопросам разработки наземных, водных и воздушных транспортных средств». И это были вовсе не пустые слова!

Решительный и даже отчаянный шаг, но именно он позволил Фердинанду Порше и его талантливому сыну самим решать, над чем работать, в каком направлении развиваться и что проектировать. Жизнь показала, что они приняли верное решение.

Бюро Порше стало основой компании «Порше АГ», выпускающей всемирно известные автомобили премиум-класса по сей день. В годы Второй мировой предприятие разрабатывало военную технику. После войны потерпело крах. Однако возродилось, восстало из пепла… Но это было потом. Пока же Порше с энтузиазмом взялся за первые заказы, которые посыпались на него, как из рога изобилия.



И снова легендарный «Ауто-Унион».

44. Его команда

Что всегда отличало Фердинанда Порше, так это преданность своей команде и умение дружить. Круг его доверенных лиц был узок. Но никто и никогда из этого круга не изгонялся. Если уж Фердинанд кому-то верил и с кем-то сближался, то на всю жизнь.

Эта преданность друзьям и соратникам обычно присуща талантливым людям. Конструирование автомобилей – работа коллективная. Это не теоретические изыскания, где достаточно карандаша и бумаги. Здесь приходится многое поручать помощникам, до многого додумываться лично и многое черпать в мыслях других, тех, кто работает рядом.

Вскоре команда, с которой Порше начал работать в своем бюро, немного расширилась. Но все же она никогда не была слишком многочисленной.

Друзьями и особо доверенными лицами Фердинанда Порше являлись прежде всего сын Фердинанд Порше-младший и дочь Луиза. Ферри трудился в качестве конструктора и личного помощника отца, Луиза сосредоточилась на делопроизводстве, а также отчасти на управлении небольшой компанией. Помощь юридического плана оказывал Антон Пих, муж Луизы.

Фердинанд Порше после Второй мировой войны.

Антон Розенбергер осуществлял общее руководство бюро. Карл Рабе трудился в качестве главного инженера. Эрвин Коменда занимался дизайном кузовов. Карл Эролих был специалистом по трансмиссии, он разрабатывал коробки передач для машин Порше. Езеф Калес проектировал двигатели. Езеф Зарадник отвечал за системы управления и подвеску. Франсис Раймсписс и Хан Микль рассчитывали аэродинамику автомобилей.

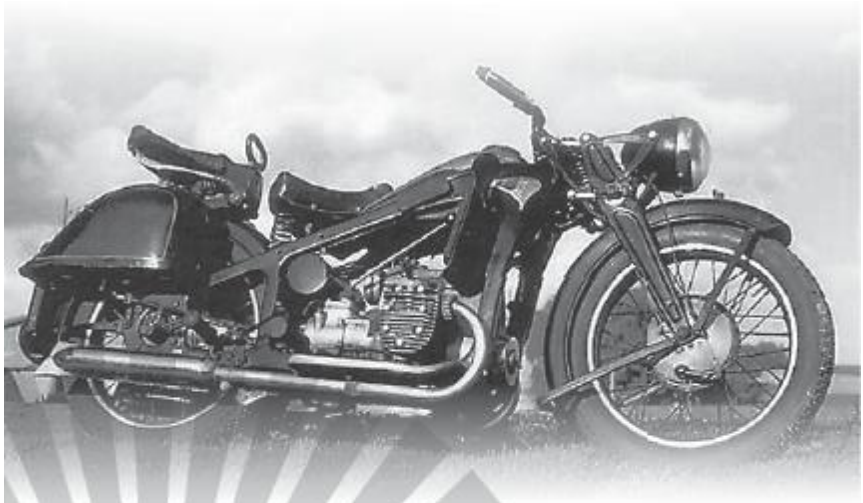
45. Первые заказы

Трудно, наверное, становиться независимым предпринимателем в 56 лет, да еще и с таким опытом руководства конструкторскими отделами крупнейших автомобильных компаний Европы, как у Порше.

Первый заказ бюро Порше получило от фирмы «Вандерер», которой понадобился компактный скоростной автомобиль среднего класса с двухлитровым двигателем. Розенбергер зарегистрировал проект под номером 007, чтобы заказчики не думали, что это первый проект нового конструкторского бюро. Выглядит немного забавно, однако никто, включая и самого Порше, не был уверен, что их начинание принесет успех. Кроме заказчиков, конечно, – они-то точно знали, к кому обращаются.

Автомобиль спроектировали в сжатые сроки. Порше предоставил компании полный комплект чертежей и действующий образец. Заказчик остался доволен – машина получилась очень успешной и оправдала все затраты на проектирование.

Далее последовал заказ от «Ауто-Унион» на первый в серии гоночный автомобиль с рекордными показателями… Масштабность второго заказа следует еще осознать. «Ауто-Унион» – это не одна, а несколько компаний, объединившихся 1 января 1932 года. В концерн вошли «Ауди», ДКВ, «Хорьх» и «Вандерер». Все они намеренно соединили силы в конкурентном противостоянии прежде всего фирме «Даймлер-Бенц». Таким образом, Порше получил заказ сразу от целого ряда автомобильных компаний Германии. И стал соперником своего многолетнего работодателя, которому отдал лучшие годы жизни.



Порше конструировал не только автомобили. На снимке его мотоцикл «Цундапп».

46. Поездка в Россию

В 1932 году бюро Порше получило заказ от компании «Цундапп» на проект демократичной малолитражки. Порше уже работал для этой относительно небольшой компании, проектируя мотоциклы. Но здесь предстояло создать нечто такое, о чем Порше сам мечтал многие годы…

И тут пришло письмо из посольства СССР в Берлине. Советское правительство приглашало выдающегося немецкого автоконструктора посетить Страну Советов и совершить длительную ознакомительную поездку по всем центрам автомобилестроения, какие только были в то время в СССР.

И Порше отправился на восток…

Это оказалось очень насыщенное и познавательное путешествие. Порше побывал во многих местах, начиная с московского завода АМО, заканчивая Сталинградским тракторным. Первое, на что он обратил внимание, – в СССР крайне мало автомобилей вообще. А те, что иногда встречались на дорогах страны, были в удручающем состоянии и очень старые.

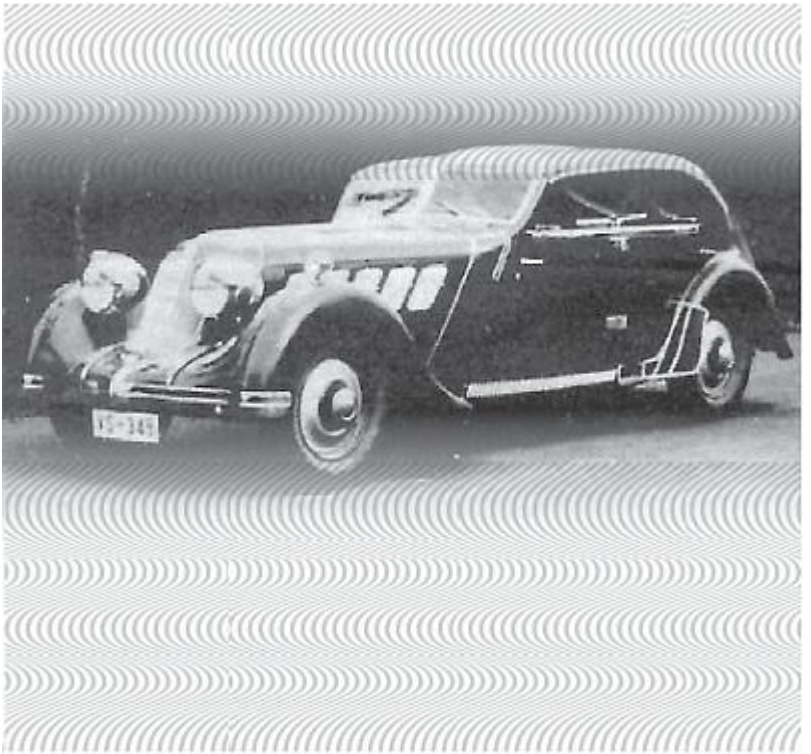
Второе яркое впечатление – полное отсутствие асфальтированных дорог. Порше как-то сказал одному из сопровождавших его советских чиновников:

– Если бы я привез с собой один из своих автомобилей, он бы дальше привокзальной площади Москвы не уехал.

– Вы преувеличиваете, – смущенно улыбнулся чиновник.

– Преувеличиваю? Да, немного. Километров на двадцать от столицы я отъехать бы смог. Но не дальше…

И – заключенные. Море, армия заключенных. Особенно на строительстве Сталинградского тракторного. Порше был поражен.



Одна из машин конструкции Порше.

47. Автомобиль на тележных колесах

Его мало интересовали тракторы, хотя сопровождающие его специалисты делали упор именно на тракторах. Мол, железный конь, который революционизирует все советское хозяйство.

– А как же автомобили?

И ему показали грузовик АМО.

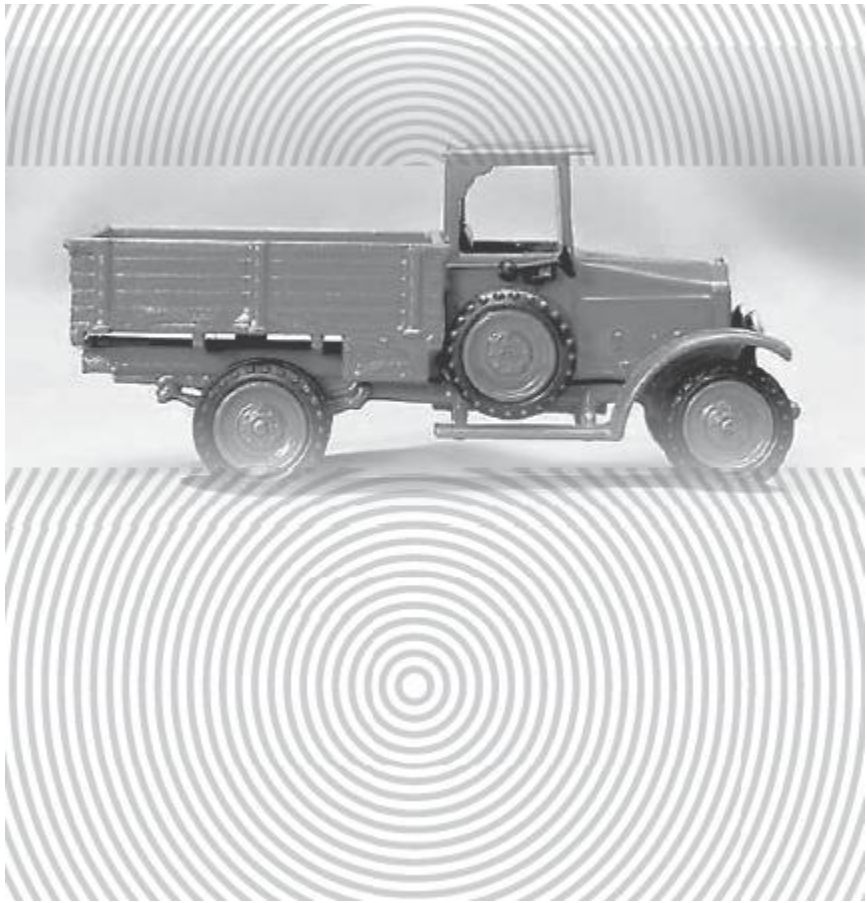
Порше узнал в этом громоздком сооружении довоенный грузовик «Фиат». Огромный, неуклюжий, крайне медлительный. Удобств для водителя никаких. Скорость ничтожна, расход топлива чудовищный.

Но не это больше всего поразило Порше, а технология производства. На заводе практически отсутствовал конвейер. Машин выпускалось мало, и все они собирались вручную. Коленчатый вал двигателя устанавливался в блок цилиндров «на горячую». То есть вокруг шеек коленвала заливался баббит – пластичный сплав свинца и олова. Во время обкатки узла шейки коленвала притирались по месту посадки. Таким образом на Западе автомобили собирали еще до 1910 года, да и то крайне недолго.

Порше оказался неприятно удивлен отсталостью производства и фактически полным отсутствием конструкторской школы. Частных машин в России 1931 года не было вообще. Как узнал Порше, они запрещались законом.

– А что у вас в стране с автоспортом? – спросил Порше, надеясь, что в СССР есть хоть какие-то энтузиасты-одиночки.

– Вы в Советской стране, в государстве рабочих и крестьян, герр Порше, – строго ответил сопровождающий конструктора офицер ГПУ (об этом Порше догадался позже). – Нам некогда заниматься всякими глупостями.



Грузовик АМО.

48. Встреча с тираном

После длительного путешествия по России Фердинанда Порше снова привезли в Москву. И здесь его ждал прием у советского диктатора Сталина.

Порше слышал много жутковатых рассказов о Иосифе Виссарионовиче. Но при личной встрече увидел милого рябоватого на лицо человека невысокого роста. Сталин был одет в полувоенный френч. Много курил. Говорил с Порше через переводчика. Иногда улыбался, показывая желтые, прокуренные зубы.

– Господин Порше, могли бы мы сделать вам предложение о сотрудничестве? – спросил Сталин.

Порше дождался перевода, подумал минуту. И ответил:

– Да, разумеется. Какого рода сотрудничество?

– Нам нужен специалист вашего уровня для развития машиностроения в нашей стране.

– Машиностроения?

– Да. В частности, тракторостроения и автомобилестроения.

– Я мало что понимаю в тракторах, господин Сталин.

Демонстрация спортсменов в Стране Советов.

– Не скажите. Мы помним ваши артиллерийские тягачи, – возразил Сталин.

– Меня больше интересуют автомобили.

– Хорошо, пусть будут автомобили. Они нам тоже очень и очень нужны.

Порше промолчал. Предложение весьма неожиданное. И конструктор был явно не готов ни к отказу, ни тем более к его принятию.

– Мы бы могли дать вам должность главного автоконструктора СССР в ранге министра. Плюс любые денежные и людские ресурсы.

– Мне надо подумать, – ответил наконец Порше.

– Подумайте, – сказал Сталин.

И, не прощаясь, вышел из кабинета, давая понять, что разговор окончен.

49. Новое изобретение – торсион

Тот, 1932 год был не только годом путешествия в Россию, но и годом больших изобретений. Именно в этом памятном году Фердинанд Порше изобрел подвеску нового типа, ставшую важным шагом на пути к народному автомобилю.

Речь идет о поперечном пружинном элементе подвески – торсионе. Торсион – это листовая рессора, которая работает не на изгиб, а на скручивание. Пакет из плоских узких рессор позволяет добиться любой жесткости подвески и выдерживает бóльшие нагрузки, чем традиционные листовые рессоры. Это первое. Второе – торсионная подвеска очень компактна. Поскольку торсион является элементом моста, он освобождает пространство кузова для более рационального расположения других узлов. Автомобиль становится просторнее при совсем небольших внешних размерах.

Изобретение торсионной подвески сказалось не только на конструировании легковых автомобилей малого класса, но и, как это ни удивительно, на развитии совершенно иной области техники. Впервые появившись в маленьком автомобиле «Цундапп», заказанном Порше немецкой мотоциклетной компанией, подвеска на продольных пружинных рычагах, работающих на скручивание, моментально распространилась по всему миру. И наибольшее применение нашла в тракторах и танках!

Компактный, прочный пружинный элемент идеально вписался в танковую ходовую часть. И проблема плавности хода боевой машины была наконец решена.

Легендарный «Жук».

50. Мечта становится явью

Две очень похожие машинки, выполненные Порше в 1932 – 1933 годах для компаний «Цундапп» и НСУ (Zundapp и NSU) стали прототипами знаменитого «Жука» – самого успешного творения Фердинанда Порше. Если «Цундапп» напоминает «Жука» лишь отдаленно, то «НСУ тип 32» похож на него как брат-близнец.

Но сначала немного об этих фирмах и их связях с Порше.

Время от времени конструктору приходилось работать для мотоциклетных компаний. Двухтактные двигатели Порше недолюбливал за их ненадежность и неравномерность работы. Так родились четырехтактные мотоциклетные двигатели с оппозитным расположением цилиндров – горизонтально, друг напротив друга (их еще называют «боксер», поскольку цилиндры располагаются, как боксеры на ринге). В своих концептах доступных автомобилей Порше применил модернизированные мотоциклетные моторы.

Далее, и «Цундапп», и НСУ были весьма успешными производителями мотоциклов. Первая компания специализировалась на легких машинах, вторая – на тяжелых. Но к 1932 году финансовая ситуация в Германии стабилизировалась. Гиперинфляция остановилась. И спрос на мотоциклы как на дешевое средство передвижения стал снижаться, смещаясь в сторону недорогих автомобилей. Именно по этой причине мотоциклетные компании и заказали Порше проекты автомобилей. И заказы эти очень удачно легли на давнее стремление самого конструктора создать автомобиль для всех и каждого, вне зависимости от толщины кошелька.

Модель народного автомобиля «Жук». 1938 год.

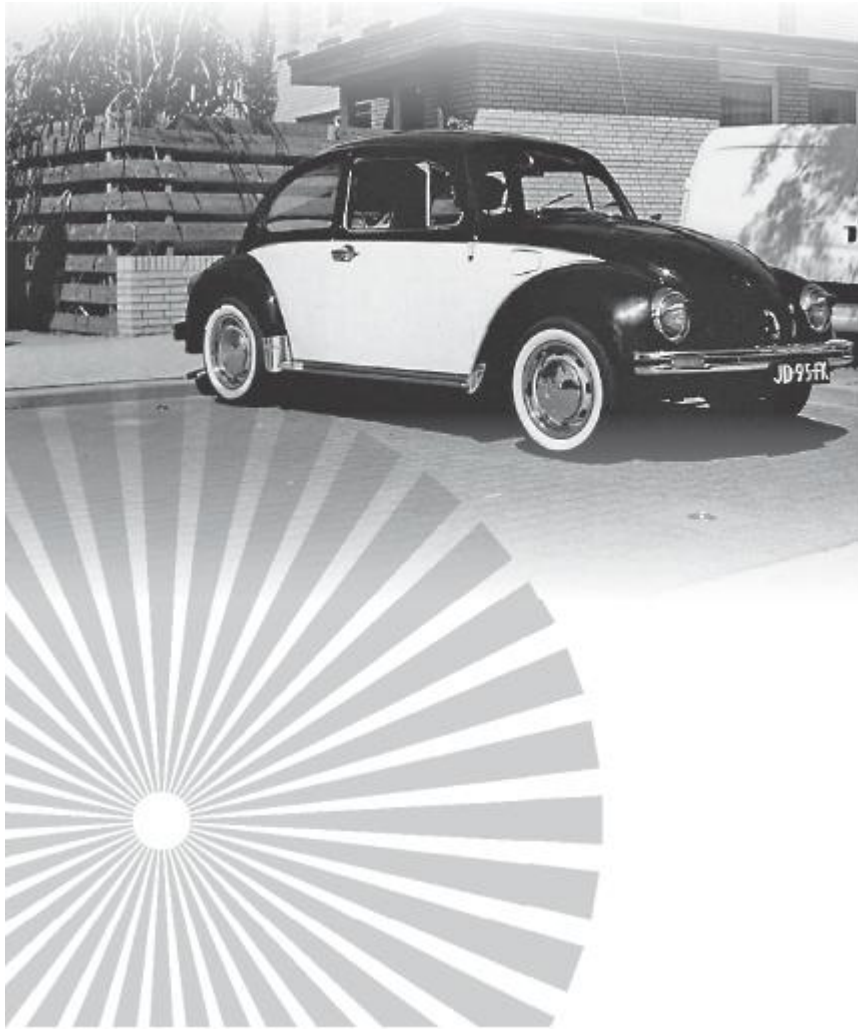
51. Машина с мотоциклетной родословной

Машинки, которые спроектировал Фердинанд Порше, не имели прототипов. Когда заказчики – сначала специалисты «Цундапп», а затем НСУ – получили опытные экземпляры, они были очарованы. Автомобильчики явно удались.

Что в них необычного? Первый прототип (для «Цундапп») от будущего «Жука» еще далек. Хребтовая рама, двухцилиндровый двигатель воздушного охлаждения, две двери, но уже обтекаемая аэродинамичная форма и характерный внешний вид.

А вот «Тип 32» для компании НСУ был уже почти «Жуком». В нем применена торсионная независимая подвеска всех колес (такая же на «Цундаппе», но менее совершенная). Рама, выполненная из продольной трубы прямоугольного сечения, заменена на штампованную хребтовую раму сложной конструкции. Кузов, таким образом, становился полунесущим – с навесными деталями (крыльями, капотом) и крышей, стойками, жестко закрепленными на раме.

Все это придало автомобильчику жесткость, прочность и технологичность. Детали кузова можно было легко штамповать, соединять между собой точечной сваркой. И собирать машину как из деталей детского конструктора, избавляясь от непроизводительного ручного труда рабочего сборочного конвейера, на котором приходилось собирать машину из разнородных деталей (вроде деревянных панелей кузова, крепящихся к металлической раме).



«Тип 32» для компании НСУ был уже почти «Жуком».

52. А где у этой малышки мотор?

Но самое замечательное у этих машинок было внутри.

В «НСУ тип 32» (есть смысл сосредоточиться именно на этой модели) мотор установлен над задней осью. Четырехцилиндровый двигатель сблокирован с коробкой передач. Полуоси соединяют ведущие задние колеса с выходными валами коробки. Получается один компактный силовой агрегат, занимающий очень мало места – из-за горизонтального расположения цилиндров (попарно слева и справа).

Подвеска передних и задних колес – торсионная и независимая, что улучшает комфортабельность автомобиля (он плавно преодолевает неровности дороги) и его управляемость (машина на скорости не раскачивается).

Закрытый двухдверный кузов получился достаточно жестким и довольно удобным. Доступ к задним сиденьям открывался только через откидывающиеся вперед спинки передних сидений. Но, как оказалось, для семейной машины, на которой ездили не только взрослые, но и дети, это было скорее достоинством, чем недостатком.

У немцев будет дешевый автомобиль.

Но более всего впечатляла форма машинки. Обтекаемая, чем-то напоминающая силуэт дорогого американского «Корда», в дальнейших моделях она лишь оттачивалась и совершенствовалась. И в окончательном варианте «Тип 60», ставшем тем самым «Фольксвагеном», форма кузова доведена до совершенства. Любопытная подробность, характеризующая

«Жука»: чем бóльшую скорость развивала эта машинка, тем лучше она держала дорогу. Таково было преимущество выверенной аэродинамики кузова.

53. Фердинанд и Адольф

1932 год стал еще и переломным годом в истории Германии. К власти в стране Гете и Шиллера пришли нацисты…

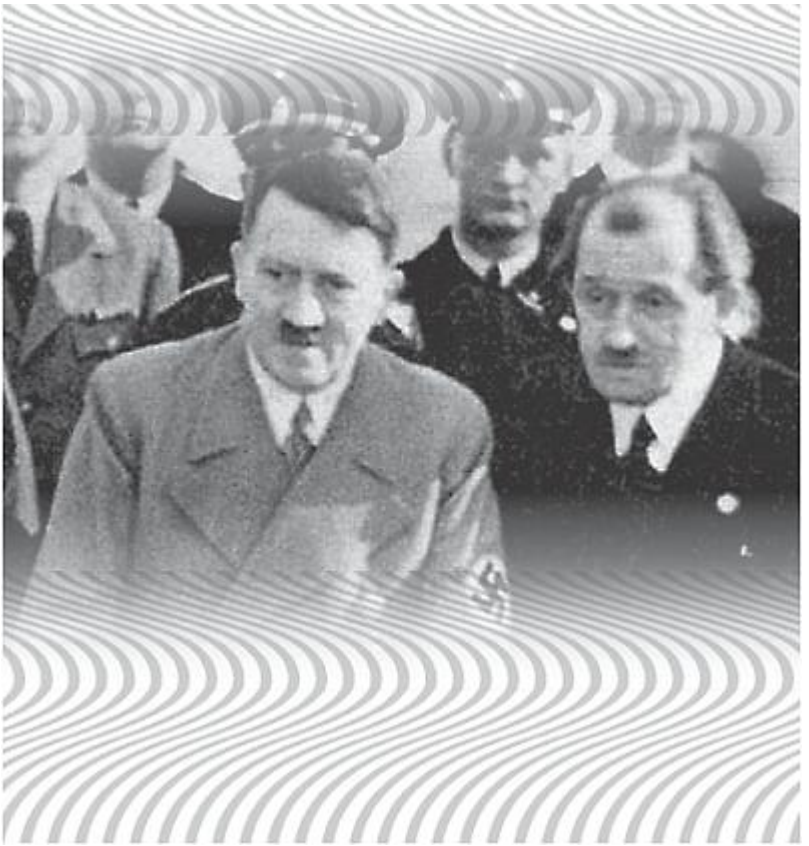
Адольф Гитлер любил автомобили, хотя сам водить машину так никогда и не научился. Его любимой машиной стал «Хорьх». Но возомнив себя «отцом нации», Гитлер решил дать немцам все, чего они оказались лишены в годы послевоенной гиперинфляции, в том числе и доступный автомобиль.

Во время одного из своих первых публичных выступлений на посту канцлера Германии Гитлер говорил: «Немцы – народ трудолюбивый. И германские рабочие не должны добираться на работу пешком или на велосипеде. В условиях национального социализма все они будут иметь свой личный автомобиль!».

Толпа рукоплескала, а Порше… радовался. Он слышал, что Гитлер восторгается его машинами. И очень рассчитывал, что фюрер поддержит его идею народного автомобиля…

Этих людей связывало многое. Порше верил Гитлеру и восхищался им. Не став членом партии нацистов, он разделял их идеи. Не останавливали его и гитлеровские методы достижения благоденствия для немцев. Пришла пора создавать военную технику – Порше сосредоточился на этой работе. Понадобились рабочие руки – он обратился к нацистскому руководству с просьбой выделить военнопленных.

Гитлер платил ему той же монетой: прилюдно называл гениальным конструктором, благоволил ему, награждал даже за явные промахи. И не ограничивал в средствах на разработки – как и все прежние хозяева Фердинанда Порше.



Адольф Гитлер и Фердинанд Порше.

54. У немцев будет дешёвый автомобиль!

В стране началось строительство скоростных дорог – автобанов. Одновременно по распоряжению Гитлера была упрощена процедура получения водительских прав и отменены все налоги, касающиеся автотранспорта. Автолюбители получили от фюрера долгожданный зеленый свет. Дело оставалось только за автомобилями, а их катастрофически не хватало.

И Гитлер поставил перед немецкими промышленниками весьма непростую задачу – в сжатые сроки создать автомобиль, который мог бы перевозить четырех человек со скоростью не менее 80 километров в час, расходовал бы 5 литров топлива на 100 километров и стоил бы при этом не более 1000 немецких марок.

К слову, требования выглядят чрезвычайно жесткими даже по нынешним меркам. Достаточно сказать, что 5 литров топлива на 100 километров расходуют наиболее экономичные современные автомобили малого класса, а стоимость в 1000 марок равнялась годовой средней зарплате немецкого рабочего в 1930-х годах. Вроде бы, немало, но столько же в тот период стоил… дальномерный фотоаппарат «Лейка».

Фердинанд Порше подал заявку на свой проект народного автомобиля. И – выиграл.

Он имел стопроцентные шансы. Модель на базе заказа от «Цундапп» и НСУ была практически готова. Она укладывалась в жесткие требования, выдвинутые Гитлером. А плановая стоимость производства новой машинки составляла менее 900 марок.

Адольф Гитлер восхищается моделью «Фольксваген Жук». 1938 год.

55. Путешествие в Америку

Спустя два года после поездки в Россию Порше снова отправился в путешествие. На этот раз – за океан. В Детройт, автомобильную столицу США, на заводы Генри Форда.

Если приглашение от Сталина застигло Порше врасплох, то поездка в Америку была поручением канцлера Германии Гитлера изучить фордовский опыт массового производства автомобилей. В 1934 году Фердинанд Порше с сыном Ферри поднялись на борт трансатлантического пассажирского парохода и отбыли из Гамбурга в Нью-Йорк…

Заводы Форда поразили масштабом производства. Но американские машины никогда особенно не нравились Порше. Несколько топорная работа – не было в этих автомобилях стремительности и изящества европейских моделей. Слишком простая конструкция, слишком условный комфорт… Хотя, спору нет, Форду удалось создать истинно народный автомобиль, доступный всем и каждому.

Порше собственными глазами видел дороги Америки, запруженные миллионами совершенно одинаковых с виду легковых машин. Об этом он рассказал Генри Форду во время их личной встречи. И в нескольких словах изложил давно вынашиваемую идею создать подобный автомобиль для немцев.

– Любопытно, – улыбнулся Форд. – Полагаю, у вас получится.

Он сказал это с еле уловимой, но все же усмешкой. Форд видел автомобили Порше – спортивные и гоночные. И они произвели на него впечатление. Но воспитать элитного скакуна – это одно, а вырастить табун хороших рабочих лошадей – несколько иное. Здесь не спортсмен нужен, а скорее ковбой… Ну какой из этого австрийца ковбой?

Легковой «Форд». 1930-е годы.

56. Форд и его автомобиль

Факт остается фактом – Генри Форд всегда относился к Фердинанду Порше с некоторым недоверием, если не с пренебрежением. Он явно недооценил талант европейского коллеги. И совершенно напрасно.

А вот Порше, напротив, искренне восхищался Фордом. И считал, что на месте заокеанского конструктора создал бы, скорее всего, очень похожий автомобиль – проходя те же этапы конструирования машины.

Самый массовый американский автомобиль «Форд Т» был создан в 1907 году и производился 19 лет, до 1928 года. Всего за это время выпущено более 15 миллионов машин модели Т всех модификаций. Среди них – автомобили с открытыми двух– и четырехместными кузовами, четырехместные седаны, фургоны, даже армейские машины.

Их общими чертами (включая и другие модели, которые Форд выпускал параллельно с «Жестянкой Лиззи» – так прозвали автомобильчик в Америке) стали большой дорожный просвет (по современным меркам просто огромный), прочные и простые в производстве мосты, рессорная подвеска – все это в угоду американскому бездорожью. Очень простые система питания, электрооборудование и тормоза. В системе охлаждения двигателя отсутствовал насос, вода циркулировала под воздействием конвекционных сил. Это было сделано намеренно, чтобы американский потребитель мог при необходимости отремонтировать машину самостоятельно, не прибегая к услугам мастерской.

Самый массовый американский автомобиль «Форд Т».

57. Каждому свое дело

Получается, что «Форд Т» – идеальный народный автомобиль? В 1910-х годах – возможно, в конце 1920-х – вряд ли, в начале 1930-х (на конвейере уже стояли модель А и другие, более новые) – нет.

Дело в том, что Америка менялась стремительно и в буквальном смысле на глазах. Быстрыми темпами строились автомобильные дороги. Пройдет еще пять лет, и американское бездорожье станет такой же легендой, как и Дикий Запад. А машины Форда того времени рассчитаны именно на высокую проходимость.

Хорошие дороги – высокие скорости. Но и старенькая модель Т, которая за два десятилетия заполонила дороги Америки, и относительно новая А были не самыми стремительными машинами.

Наконец, сервис. С этим в Америке дело обстояло туго. В Европе – то же самое. Но Порше был убежден, что народный автомобиль нужно производить параллельно с открытием целой сети фирменных станций обслуживания.

Нечто подобное в Америке уже существовало – в другой области, в массовой фотографии. Тысячи лабораторий Джорджа Истмена, основателя компании «Кодак», предлагали потребителям еще в XIX веке: «Нажмите на кнопку фотоаппарата, остальное сделаем мы». Порше мечтал примерно о том же – чтобы люди разъезжали на своих автомобилях, не думая об обслуживании и ремонте.

Форд выслушал Порше и ответил:

– Пусть каждый занимается своим делом.

Американский прототип автомобиля, предшественник «понтонной» схемы устройства кузова. Конец 1930-х годов.

58. Немцы должны жить в Германии

Многое из того, что услышал Генри Форд от Порше, было справедливым. Но… Америка не Европа. Здесь совершенно иные реалии.

Вспоминая убедительную речь Фердинанда Порше и перелистывая автомобильные каталоги европейских фирм, Генри Форд вдруг разозлился. И даже воскликнул:

– Если кто-то сделает машину лучше меня, то… так мне и надо!

Порше тем временем бродил по цехам компании, знакомился с технологией, говорил с людьми. Нравилось очень многое. Например, рабочий режим и механизация производства. На заводах Форда даже не слышали о забастовках. Здесь хорошо платили и работали по восемь часов в день. Причем по инициативе самого хозяина, а не под давлением профсоюзов. Заработок был такой, что при желании рабочий на конвейере мог за несколько месяцев скопить деньги на машину. И компания шла на то, чтобы продавать автомобили своим работникам в кредит.

Среди специалистов Порше обнаружил много соотечественников. Слово за слово – он стал звать их с собой в Германию. Не всех, только тех, кто, на его взгляд, был наиболее способен и трудолюбив. Дошло дело и до рабочих. Опытный работник сборочного или моторного производства – большая редкость. Его же нужно научить и воспитать. И в три дня этого не сделаешь.

Удивительно, но малоразговорчивый Фердинанд Порше возвращался из Америки не один. Следом за ним из Детройта потянулись немецкие инженеры и рабочие. Все, кто затем приходил в его бюро в Штутгарте, получили помощь в трудоустройстве у самого Фердинанда Порше. Их ждали цеха нового автомобильного завода «Фольксвагенверк».

Гитлер на закладке завода «Фольксвагенверк» в Вольфсбурге. 1938 год.

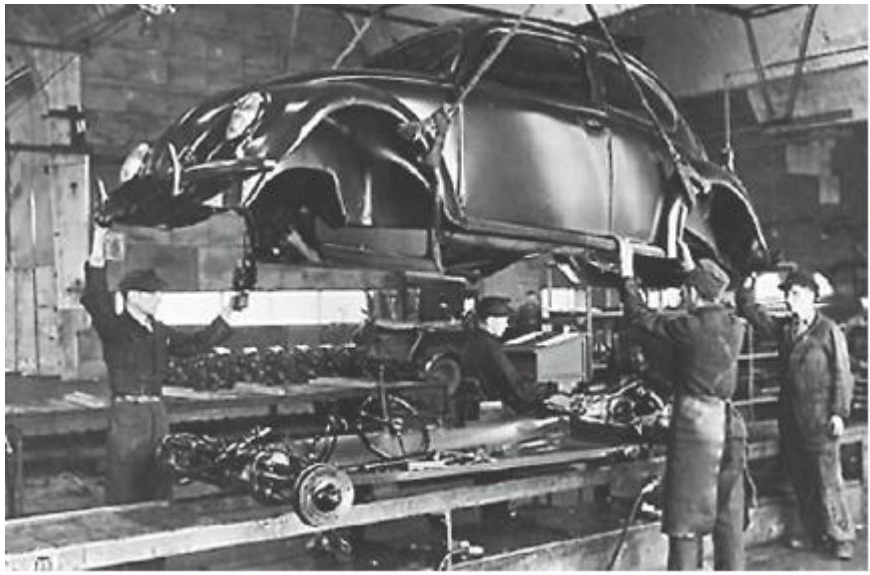
59. Народная подписка

Прототип народного автомобиля был построен, испытан и одобрен руководством рейха. Но предстояло наладить серийное производство машины. А план, предложенный фюреру Фердинандом Порше, поражал размахом – миллион автомобилей в год!

В мае 1938 года в 50 милях от Ганновера, в местечке Вольфсбург, заложили первый камень в основание нового автомобильного завода-гиганта. Строительство обещало быть дорогим: проектировщикам, строителям и самому Фердинанду Порше пришлось с нуля создавать не только заводские корпуса, но и совершенно новое оборудование для штамповки кузовных деталей автомобиля.

Денег, выделенных Гитлером на строительство, явно не хватало. Впадать в зависимость от богатых промышленников фюрер не пожелал (еще бы – он только что изъял собственность немецких предпринимателей еврейского происхождения). И тогда он нашел хитроумный выход, который хорошо укладывался в пропагандистские традиции нацистов.

Гитлер объявил народную подписку на будущий немецкий автомобиль. Всем, кто еженедельно вносил на строительство завода через специальные банковские счета по 5 марок, был обещан новый автомобиль. Эта акция преподносилась как выгодная инвестиция, своеобразный кредит на покупку народного автомобиля. За несколько месяцев подписка принесла 67 миллионов рейхсмарок. Это позволило привлечь дополнительные рабочие руки и завершить строительство предприятия в рекордные сроки.



Сборка «Фольксвагена Жука» на заводе в Вольфсбурге. Германия.

60. Первые километры «Фольксвагена»

Завод был построен, но подписчики своих машин так и не дождались. К осени 1939 года, когда Гитлер развязал Вторую мировую войну, из заводских ворот выехали всего 210 автомобилей. Все они попали в руки немецкого начальства. Одна из машинок (из самой первой серии в 33 автомобиля) досталась любовнице Гитлера Еве Браун.

В свободную продажу «Фольксваген» так и не поступил. С началом войны производство гражданских автомобилей было свернуто. И завод перешел на выпуск военной техники, сконструированной опять же бюро Порше и базирующейся на агрегатах народного автомобиля.

Спустя годы обманутые подписчики обратились в суд, требуя вернуть им деньги либо предоставить обещанные машины. В 1961 году Федеральный суд Германии постановил, что довоенные подписчики могут получить свои машины, доплатив разницу в цене. Если их это не устраивает, они могут получить назад свои деньги – по старому, довоенному курсу. За годы войны и послевоенного восстановления вклады обесценились в сотни раз…

Но это было много позже. А тогда, до всеобщей катастрофы, немецкие газеты и журналы пестрели восторженными статьями о новой машине Порше. «Фольксвагены» совершали испытательные и агитационные пробеги по стране, завоевывали сердца потенциальных покупателей и вызывали всеобщее умиление.

Машинка, в самом деле, оказалась на редкость удачной. Динамичная, быстрая, устойчивая и комфортабельная – вот далеко не полный перечень эпитетов, которыми одаривали ее немецкие газетчики того времени.

Самый первый серийный «Фольксваген». 1939 год.

61. И снова война

Трудно сказать, как сложилась бы судьба «Фольксвагена», не начни Гитлер вторую мировую бойню. Производство было остановлено на неопределенное время, а возобновлено уже после войны – в разрушенных бомбежками цехах, с новым штатом рабочих.

Послевоенный «Фольксваген» – одновременно та же самая и совершенно другая машина. В отличие от двух с небольшим сотен довоенных экземпляров послевоенные машины были поначалу чуть упрощены – в угоду несовершенным технологиям, которые еще требовалось восстановить. Но появились и отдельные усовершенствования вроде бензинового автономного отопителя, спроектированного Порше еще до войны, однако так и не установленного на первую серийную машину.

Но это совсем другая история. А в тот тревожный для всей Европы сентябрь 1939 года Германия, одурманенная риторикой Гитлера и его приспешников, ликовала. О народном автомобиле на некоторое время забыли. Считалось, что приостановление производства «фольксвагенов» – мера вынужденная и в любом случае временная. Как только грянет победа, немцы обязательно получат свои автомобили… К слову, несмотря на перепрофилирование завода, подписку на будущие машины никто не отменял. И немецкие обыватели послушно продолжали вносить по 5 марок в неделю и во время войны, мечтая после победы прокатиться на собственной машине. У кого-то это даже получилось – но не на эти деньги и не в нацистской Германии.

Порше – конструктор военной техники.

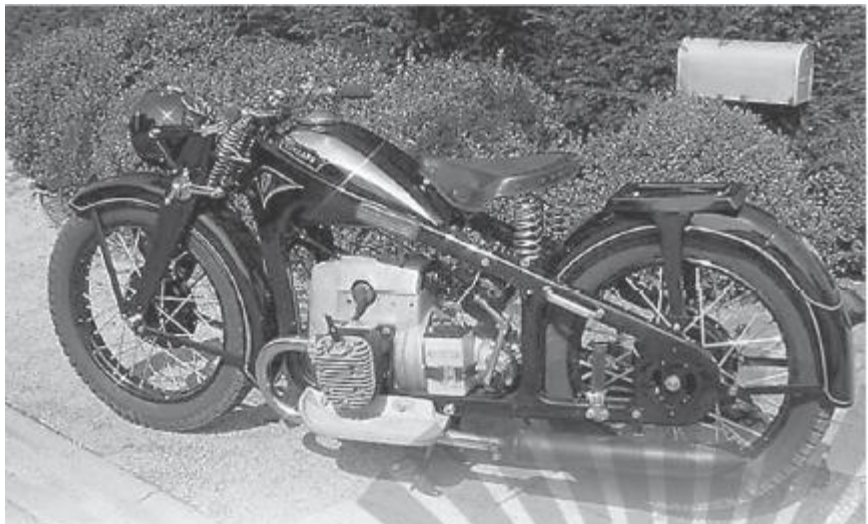
Второй раз за столетие один из самых просвещенных, самых талантливых народов Европы на всех парах покатился в бездну безумия, увлекая за собой миллионы ни в чем не повинных жизней.

62. Ветряные мельницы и мотоциклы

Для конструкторского бюро Фердинанда Порше наступили странные времена. Обласканный Гитлером 65-летний мастер оставил работу над детищем всей жизни, своим народным автомобилем, и занялся разработкой неожиданных механизмов.

Один из первых военных заказов – создание небольших автономных электростанций для крестьянских хозяйств, ферм и малых производств. Проблема заключалась в том, что все энергоресурсы развязавшей мировую войну страны были направлены на нужды наступающей армии. Гражданское производство оказалось на голодном пайке. Но именно немецкие фермеры кормили и одевали армию. Нужно было искать выход. И Порше обратился… к своему детскому опыту. Он наладил выпуск компактных ветряных генераторов, способных обеспечивать электроэнергией небольшой сельский дом и даже целую ферму. Эти установки поставили на конвейер и производили десятками тысяч.

Затем поступил заказ от мотоциклетных фирм. Войскам Гитлера требовалась высокая мобильность. Наладить производство большого количества автомобилей было нереально (хотя немецкая армия по тем временам обеспечивалась техникой лучше любой армии мира). Экономичные, дешевые в производстве, быстрые мотоциклы – вот в чем виделось самое верное решение.



Мотоцикл, выпущенный Порше в годы Второй мировой войны.

Бюро Порше создает мотоцикл с оппозитным четырехтактным двигателем, который тут же стали производить на разных заводах (в том числе и на НСУ). Машина с нижнеклапанным двухцилиндровым двигателем тоже получилась великолепной. Она (ее копия, конечно) выпускалась и в СССР – во время войны и в послевоенные годы.

63. «Тигр»

В 1940 – 1942 годах конструкторское бюро Фердинанда Порше занималось разработкой танков. Заказ был общим для бюро Порше, инженеров Эрвина Андерса (он занимал пост главного конструктора компании «Хеншель»), Гроте, Гарека и других известных создателей танковой техники.

О качестве немецких танков можно спорить. Но это были отличные боевые машины, позволившие немцам за первые годы войны покорить всю Европу и продвинуться далеко в глубь СССР. По прочности брони и мощи вооружения германские танки превосходили американские, а по скорости и проходимости – советские довоенного производства. Перелом наступил с началом широкого производства советского танка Т-34. К тому же тяжелые условия эксплуатации выявили принципиальные просчеты немецких конструкторов.

Любопытна история первых испытаний танка «Тигр», прошедших 20 апреля 1942 года под Винницей, в окрестностях бункера «Волчье логово». В Винницу на железнодорожных платформах доставили две машины. Одна – работы Порше, вторая – Андерса. Узкие гусеницы танка Порше при разгрузке увязли в грунте, и машину пришлось вытаскивать подъемным краном.

Несмотря на эту неудачу, Гитлер задержался у детища Порше на полчаса, а танк Андерса осмотрел лишь мельком. Затем были устроены ходовые соревнования на полигоне. «Тигр» Андерса выиграл с большим преимуществом – он преодолел все препятствия, а «Тигр» Порше застревал в каждом третьем из них.

В результате… Порше получил из рук Гитлера орден. А в серию отправили «Тигр» Андерса.

Танк конструкции Э. Андерса – детище компании «Хеншель».

64. «Пантера»

Танки Порше явно не удавались. Его «Тигр» в серийное производство принят не был, а следующий танк, «Пантера», тоже получился не самым удачным.

Над проектом «Пантеры» работал целый коллектив конструкторов из разных промышленных компаний – «Даймлер-Бенц», «Крупп» и «Ман». Фердинанд Порше вместе с конструктором Книпкампом входил в комиссию по изучению советских танков КВ и Т-34, вырабатывая общие рекомендации по созданию новой машины.

Задуман был тяжелый, 20-тонный танк с мощной 75-миллиметровой пушкой и пулеметным вооружением. По рекомендации Порше броневые листы корпуса сделали наклонными, как в советских танках. Это позволило добиться того же эффекта – рикошета снаряда при прямом или касательном попадании его в корпус.

Выпустили две версии машины, оснащенные дизельным и бензиновым двигателями. Дизель опять же применили по рекомендации Порше. Гитлер поддержал инициативу Порше (он вообще уважал мнение мастера). И заказ на дизельный вариант «Пантеры» отправился на завод «Даймлер-Бенц». Однако вскоре был отозван, поскольку все дизельное топливо, в котором Германия испытывала острую нужду, требовалось подводному флоту.

Испытания выиграл танк компании «Ман». Он и пошел в производство. В целом машина оказалась достойной, однако минусами являлись сложная конструкция трансмиссии и требовательность к качеству бензина. В 1944 году толщина брони в целях экономии была уменьшена. И танк стал уязвим даже для снарядов 45-миллиметровых пушек.

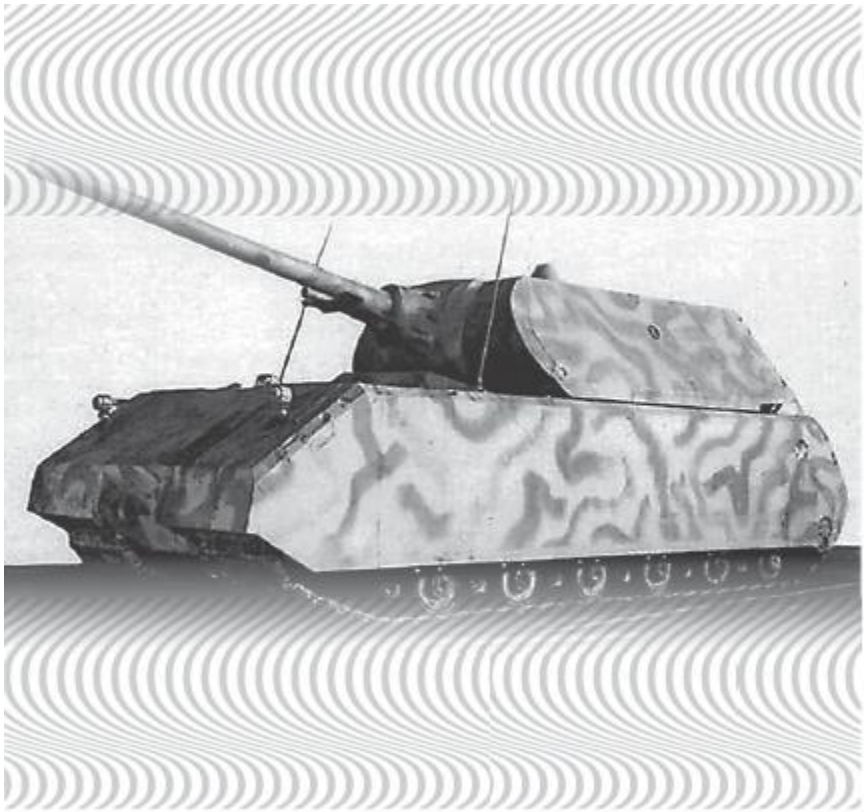
Танк компании «Ман».

65. «Леопард» и «Фердинанд»

За годы войны бюро Порше подготовило к выпуску несколько машин, которые так и не были поставлены на конвейер. Первая из них – 30-тонный танк «Леопард» с гибридной бензиново-электрической силовой установкой. Машина получилась большой, тяжелой и медлительной. Но это – первый танк Порше с торсионной подвеской. Работа над ним завершилась в 1940 году, однако дальнейшего развития не последовало.

В 1943 году по заказу вермахта Порше спроектировал необычный штурмовой танк-таран «Раммхаубе». Он базировался на узлах «Тигра» Порше и предназначался специально для боев в Сталинграде. Работы были остановлены, поскольку военное ведомство не подтвердило этот заказ.

Наконец, в начале 1943 года Фердинанд Порше сконструировал самую удачную в своей карьере танкостроителя машину – тяжелую самоходную артиллерийскую установку, толщина лобовой брони которой достигала 200 миллиметров, а бортовой – 85 миллиметров. Эта самоходная пушка построена на основе нереализованного проекта «Леопард». Порше установил на машину два бензиновых двигателя с генераторами и два электродвигателя постоянного тока, вращавшие через понижающий редуктор задние ведущие катки гусениц. Подвеска была торсионной. Отдельный генератор обеспечивал внутреннее освещение и привод вспомогательных механизмов.



Самоходная артиллерийская установка «Фердинанд».

Машина показалась Гитлеру такой внушительной, что в феврале 1943 года он специальным приказом распорядился всем самоходным установкам этой серии присвоить имя «Фердинанд» – в честь их создателя. Любопытно, что подбитые нашими войсками «фердинанды» восстанавливались на советских ремонтных заводах, после чего отправлялись на фронт.

66. Слон по имени «Мышонок»

8 июня 1942 года Фердинанд Порше был приглашен в ставку фюрера. В зале для совещаний он увидел Адольфа Гитлера и рейхсминистра вооружений Альберта Шпеера. После общих фраз (Гитлер снова выразил восхищение талантом Порше) фюрер предложил сесть за стол.

– Герр Порше, мы с Альбертом хотим предложить вам новый проект, – сказал Гитлер. – Вы знаете, что мне приходится выезжать на фронт. Хотелось бы иметь машину, которая… стала бы передвижной крепостью. Бункером на гусеницах. Мощнейшей артиллерийской установкой, способной разрушить любой танк и любое укрепление противника.

Порше тут же согласился. В его воображении уже рисовался танк-колосс, танк-монстр. Самый большой в мире. И самый прочный.

Два опытных образца были подготовлены к ходовым испытаниям в мае 1944 года. Тогда же одну машину полностью испытали и обкатали. Второй не повезло – во время испытаний она загорелась. В результате пришлось менять всю электропроводку.

Машина получилась огромной. Ее вес составлял 180 тонн. Вооружение – две пушки: большая, 128-миллиметровая и рядом (справа) поменьше, 75-миллиметровая. Трансмиссия дизель-электрическая. То есть Порше вновь использовал полюбившуюся ему гибридную силовую установку. Подвеска планировалась торсионная, но ни один материал не выдерживал веса машины. Пришлось применить пружины.

Новую машину назвали… «Мышонок» (Maus). В боях ни один из двух опытных экземпляров участия не принимал. В апреле 1945 года, незадолго до захвата Куммерсдорфского полигона советскими войсками, машины были уничтожены.

Порше на танковом заводе.

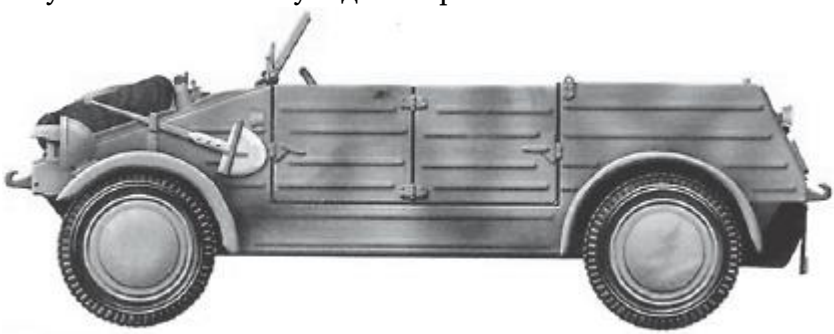
67. «Корзинка» и «Лоханка»

А что стало с народным автомобилем? В годы войны «Фольксваген» трансформировался в небольшие армейские вездеходы. На базе полностью подготовленного к производству, да так и не поставленного на конвейер автомобильчика, получившего, кстати, претенциозное название КДФ – «Крафт Дух Фройде» («сила через радость»), Фердинанд Порше придумал целую серию очень удачных машин.

Самая известная из них – военный легкий транспортер «Кфз-1» (Kfz-1) или «Кюбельваген» («Корзинка»). Затем были выпущены другие модели – штабная машина «Командоваген» и плавающий транспортер «Швиммваген» («Лоханка»). (Машины выпускались под различными индексами в зависимости от модификации, например «Кюбельваген-82», «Командоваген-87», «Швиммваген-166».) Наибольшее распространение получила «Корзинка». В 1943 году ее адаптировали к суровым условиям Восточного фронта.

Конструктивно «Лоханка» представляла собой все тот же «Фольксваген КДФ» с упрощенным открытым кузовом. Задний привод, оппозитный четырехцилиндровый двигатель воздушного охлаждения. «Командирский» вариант был полноприводным. А плавающая машина обладала герметичным кузовом.

Эти армейские машины пользовались огромным спросом у офицеров оккупационных войск. Американцы за один «кюбельваген» давали три новеньких «виллиса». Всего за годы войны выпущено более 60 тысяч легких транспортеров. Их производство продолжилось и в мирное время. Наконец, «лоханки» лучше других машин сохранились до наших дней. Поэтому их можно часто увидеть в фильмах о войне.



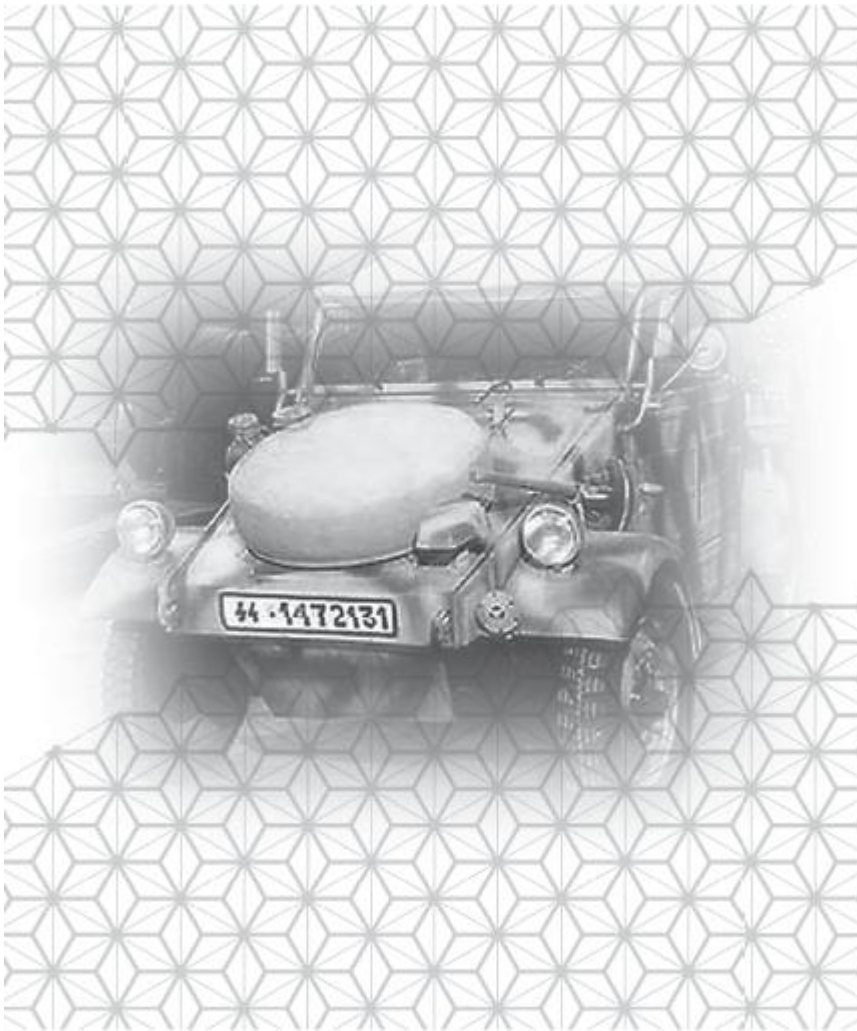
«Кюбельваген».

68. Ганноверская катастрофа

Война обходила семью Фердинанда Порше лишь до поры. В самом конце декабря 1943 года, в предрождественскую ночь, на здание на Файербахер-Вег, где обосновалось конструкторское бюро Порше, упала тяжелая авиационная бомба. Это была одна из мощных бомбардировок промышленного Штутгарта американскими «летающими крепостями». К счастью, никто не погиб – бомбардировка проходила глубокой ночью. Но огонь уничтожил все – чертежи, архивы, уникальные станки.

Нацистские власти тут же предложили помощь по восстановлению предприятия. Но Порше отказался. Он решил переехать подальше от промышленных центров – в Австрию, в маленький городок. В январе 1944 года конструкторское бюро перебазировалось в Гмюнд.

Предосторожность Порше оказалась не излишней. В том же, 1944 году жестокой бомбардировке подвергся и завод «Фольксваген». Во время налета были уничтожены две трети цехов. Погибло много рабочих и инженеров. Работа в Вольфсбурге сделалась смертельно опасной…



Военный легкий транспортер Kfz-1 («Корзинка»).

За все приходится платить. Ганноверская катастрофа, уничтожившая плоды десятилетий упорного труда Фердинанда Порше, стала неизбежным следствием его сотрудничества с нацистами. Но… могло ли быть иначе? Далекий от политики, Порше верил словам кайзера, а потом и канцлера Гитлера. Он любил Германию, любил свой народ. И искренне верил, что новый порядок принесет его родине счастье и процветание. Оправдание ли это? Нет, всего лишь попытка понять.

69. Германия в руинах

Война завершилась чудовищным позором для Германии. Миллионы жизней – вот цена амбиций австрийского выскочки, цена заблуждений талантливого немецкого народа.

Конец войны семейство Порше пережидало в Австрии. Но опасность подстерегала и здесь. Оккупированная союзниками Австрия снова отделилась от Германии. И новые власти предъявили претензии на капиталы и имущество семейства Порше. Банковские счета были арестованы, самое ценное из имущества изъято в пользу государства. Со дня на день Порше и Пихи ждали ареста. Поэтому они решили временно перебраться в американскую зону оккупации – поближе к Штутгарту.

Они въехали на территорию Германии на автомобиле – единственной уцелевшей старой машине из гаража Порше. Их останавливали военные патрули, проверяли документы и… отпускали. Всех успокаивал вид Фердинанда Порше. Летом 1945 года Порше было почти 70 лет. Но выглядел он глубоким стариком. Горькие складки морщин прорезали его лоб. Глаза потускнели. И без того молчаливый, Порше перестал говорить вовсе. На вопросы он отвечал лишь кивками головы.

Фердинад-младший впервые в жизни видел отца столь подавленным. Он не плакал, но в глазах его стояли слезы. Бессильные стариковские слезы, которые не приносили облегчения.

Состояние Порше было близко к отчаянию. Ферри вдруг испугался, что отец сляжет. И он решил увезти его подальше от этих горьких руин. Куда угодно, хотя бы во Францию…

Война закончилась. Германия лежала в руинах. 1945 год.

70. Бегство во Францию

Да, это было бегство. От тяжких законов оккупационных властей. От позора поражения. От щемящего чувства вины. От самих себя.

Отправились в Париж, где у семейства Порше жило много друзей, и прежде всего Луи Рено. Пристроив машину в Штутгарте у одного из своих бывших сотрудников, Порше сели в поезд и пересекли границу в пассажирском вагоне.

На вокзале их встречал сам Луи Рено. Вид его был ничем не лучше, чем у Фердинанда Порше.

В этот короткий парижский период жизни старик Порше почти не выходил за пределы особняка Рено. Ферри, напротив, старался как можно больше гулять по улицам Парижа – города, который особенно любил. Домой он приносил ворох свежих газет. Но новости не радовали. В сообщениях об арестах отец все чаще находил имена своих бывших коллег, друзей и соперников. И прошлое казалось ему нелепым и мелким. Какие танки, какие автомобили? Что значили они рядом с этой катастрофой?

Закончилось все внезапно. Однажды декабрьским вечером 1945 года Луи Рено вернулся раньше обычного. Сообщил, что больше не имеет никакого отношения к своим заводам. Что отстранен от руководства и ждет ареста.

Он без особой спешки собрал вещи, которые, по его мнению, могли пригодиться в тюрьме. А когда к особняку подкатила черная полицейская машина, Рено вышел навстречу…

В комнату, где сидели Антон Пих и Фердинанд Порше, вошли люди. Потребовали предъявить документы. И не вернули паспорта. Уехали, забрав Луи с собой.

«Кюбельваген» на полях сражений Второй мировой войны.

71. «Господин Порше, вы преступник»

Вскоре приехали и за ними. В армейской комендатуре их развели по разным камерам. С этого момента Ферри, Антон и Фердинанд друг друга не видели. И никто из них не мог даже предположить, увидятся ли они еще раз вообще…

Фердинанду Порше выделили отдельную камеру. Решетки на единственном окне не было. Ему принесли графин с водой и тарелку с яблоками. Порше ни к чему не притронулся. Он лег на застеленную солдатским одеялом кровать, закинул правую руку за голову и принялся разглядывать потолок. Со стороны казалось, что он о чем-то напряженно размышляет. Но мыслей не было. Фердинанд Порше просто смотрел в потолок.

Через час его вывели в коридор. Рядом с конвоиром с ноги на ногу переминался человек в штатском. Порше заложил руки за спину.

– Не надо, – смущенно проговорил человек в штатском.

– Я не арестован? – вскинул брови Порше.

– Не совсем…

Однако в кабинете коменданта (или какого-то другого высокого военного чина – Порше так и не понял, кто его допрашивал) ему сообщили, что он все-таки арестован.

– Вы опасный военный преступник, мсье Порше, – сказал сидевший за письменным столом пожилой следователь (или кто-то другой, но очень похожий на следователя). – Ваши танки убивали людей.

– Да? – безразлично произнес Порше. – В таком случае нужно судить всех конструкторов и производителей оружия. И наших, и ваших.

Порше получает фашистский орден.

72. Заключенный на французском заводе

Суд состоялся под самое Рождество 1945 года. Суть обвинения от Порше ускользала – он обвинялся в пособничестве нацистскому режиму и слабо возражал: мол, это сейчас режим, а тогда это было законно избранное народом правительство. Потом махнул рукой и замолчал.

В перерыве между заседаниями Порше спросил у адвоката, кто, собственно, выдвинул обвинения? «Правительство Франции» – слишком уж общо. И услышал в ответ, что министр юстиции. Лично.

Приговор оказался несколько неожиданным. Порше готовился к длительному тюремному заключению. Хотя не исключал и более жесткого наказания. Но его приговорили к двум годам принудительного труда в компании «Ситроен». Ферри получил 20 месяцев и был отправлен на завод «Рено»…

– Вы свободны, – сообщил судебный исполнитель, – но только в определенных границах.

– В каких именно? – поинтересовался Порше.

– Это вам сообщит ваш новый… опекун, – и кивнул в направлении смирно стоящего в сторонке мужчины средних лет.

Тот приблизился, протянул руку.

– Франсуа. Конструктор «Ситроена»… Я очень рад вас видеть, мсье Порше. Вы один из моих заочных учителей…

Порше был определен в советники главного конструктора. Жить ему предстояло в специальном общежитии, под охраной. Он мог перемещаться по территории завода. При необходимости ему разрешалось ненадолго выйти на улицу в кафе или в магазинчик, чтобы сделать необходимые покупки. Это и были те самые границы его нынешней свободы.

В этом «Ситроене» можно заметить «руку Порше».

73. Французский автомобиль Порше

От него не требовали невозможного. Только обычной работы рядового конструктора. Иногда – совета. Но выполненные им чертежи мгновенно исчезали в кабинете главного конструктора, а советы выслушивались с преувеличенным вниманием. Все понимали, кто это такой.

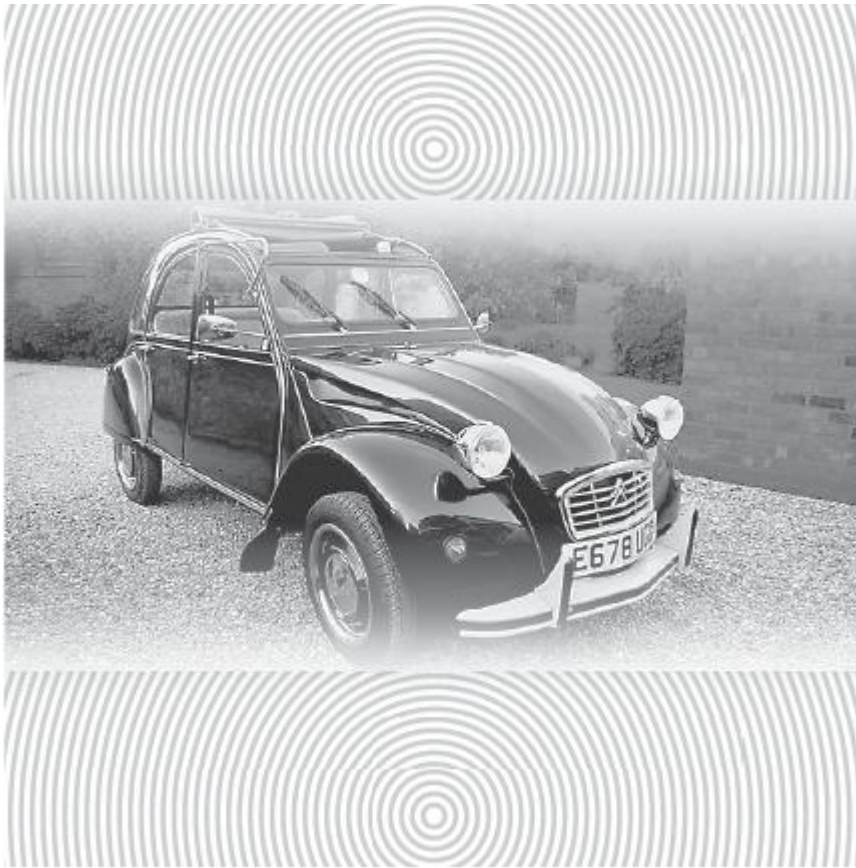
И относились к нему уважительно и даже бережно. Порше ни в чем не нуждался. Продукты и предметы первой необходимости ему предоставлялись за счет предприятия. Правда, он ничего и не просил.

Порше словно угас. Его ничто не интересовало. Предложенные ему свежие газеты он откладывал в сторону, даже не раскрывая. Приглашали на киносеанс, надеясь хоть чем-то развлечь старика. Но Фердинанд Порше вежливо отказывался. Ссылался на слабое зрение и упадок сил.

Все свободное время он лежал на кровати в своей комнате и все так же смотрел в потолок…

Но как же он работал!

Компания «Ситроен» готовила к выпуску давно уже сконструированную модель своего народного автомобиля – 2CV. Но что-то у разработчиков не ладилось. Машина выглядела слишком уж простой и даже убогой. И это при том, что в ней были применены революционные решения – уникальная независимая подвеска, передний привод, легкий кузов.



Французский народный автомобиль «Ситроен-2CV».

Порше, консультирующий конструкторов «Ситроена», взглянул на чертежи. Что-то немного подправил. И получилось то, что стало впоследствии культовым европейским автомобилем. Современники называли эту машину облегченным «Жуком». Машинка, действительно, очень похожа на творение Порше. И, надо полагать, не случайно.

74. Спасительница Луиза

После ареста и осуждения мужа, брата и отца Луиза Пих твердо решила – в лепешку разобьется, но родных освободит. Чего это ей стоило, можно лишь предполагать.

Она металась между Францией и Австрией, распродавая то немногое, что удалось припрятать от австрийских судебных исполнителей, нанимая адвокатов, пробиваясь на прием к французским чиновникам. В то же время она поддерживала видимость работы несуществующего бюро. «Мы закрылись?» – «Нет, мы просто взяли отпуск!» – отвечала она на скептические расспросы.

Легче всего далось освобождение мужа. Доказать причастность Антона Пиха к преступлениям нацистов было невозможно. Он не разрабатывал конструкции танков и моторов. Он лишь участвовал в работе независимого конструкторского бюро, обеспечивая его деятельность.

Пиха выпустили из тюрьмы первым. И он, разыскав Ферри, работавшего в то время над новой моделью для «Рено», и переговорив с ним, помчался в Италию. Там нашел возрождавшуюся из руин автомобильную компанию, которая остро нуждалась в хорошем проекте гоночного автомобиля. Представил исполнителя – того самого Фердинанда Порше (умолчав, впрочем, что это не сам великий старик). Заказ был получен и выполнен в рекордно короткие сроки. Итальянцы стали обладателями уникального концепта гоночной машины «Порше-360», построили ее и выиграли несколько гонок. В обмен на эту работу Ферри обрел свободу. И не только свободу, но и круглую сумму, которую он решил потратить на освобождение отца.

Уникальный концепт гоночной машины «Порше-360».

75. Грустный воздух свободы

Целый год старый Фердинанд Порше жил во Франции, не имея возможности покинуть чужую страну. Таково было условие освобождения. Взяв предложенные Ферри деньги, министр юстиции Франции выполнил свое обещание лишь наполовину. Он освободил старика Порше, но не выпустил за пределы французской оккупационной зоны, полагая, что тот никуда не денется и будет по-прежнему работать на французских автопроизводителей.

Расчет не оправдался. Старик напрочь забросил работу и не выказывал ни малейшего интереса к автомобилям, что бы ему ни сулили французы.

– Господа, я на пенсии, – говорил он с улыбкой. – Что вы хотите от старика?

Ферри посещал его едва ли ни еженедельно. И сообщал обо всех переменах, которые происходили на семейном предприятии.

Вскоре он начал привозить первые наброски нового автомобиля. Его автомобиля – Ферри Порше… Нет, уже Фердинанда Порше. Младшего.

Отец сосредоточенно рассматривал чертежи. Хмурился. Что-то поправлял. И абсолютно ничем не показывал, как же он в эти минуты был счастлив…

Французский автомобиль Фердинанда Порше.

Зима постепенно перешла в весну, а весна в лето. Наступила осень 1948 года. Порше доставали сердечные боли, прыгало давление, он угасал… Но пришло время, когда он смог покинуть опостылевшую страну и вернуться к семье. И однажды это случилось – на старом «мерседесе» из некогда роскошной коллекции Порше приехал Ферри. И старик с сыном отправились

сначала в Германию, а затем – в Австрию. Начиналась новая жизнь.

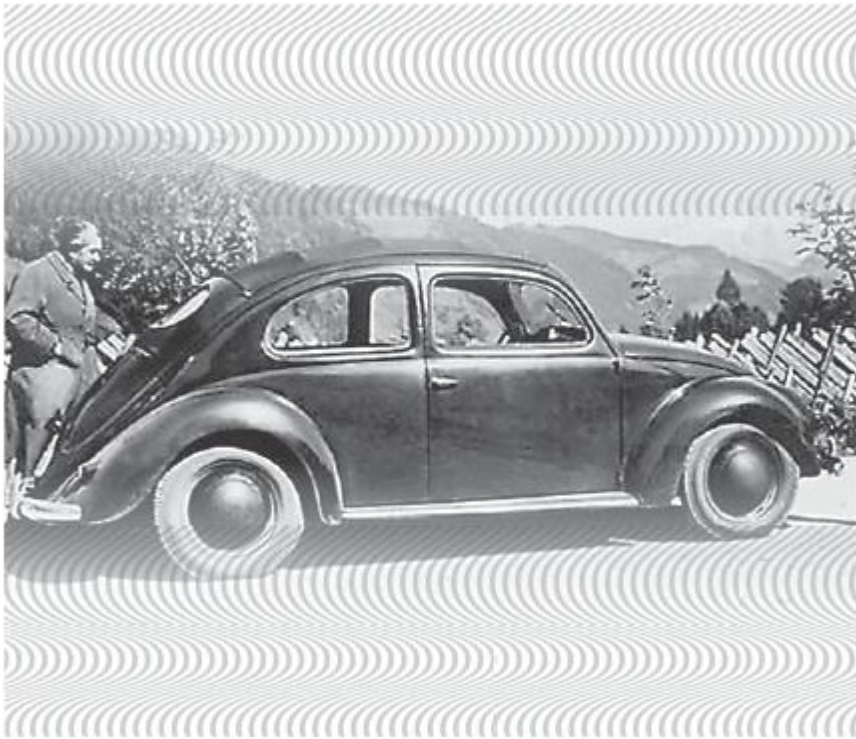
76. «Фольксваген» балансирует на грани

В то время, когда члены семьи Порше прятались во Франции, а затем отбывали свои сроки, маленький народный автомобиль «Фольксваген» дышал на ладан.

В стране шел решительный передел собственности. Целые предприятия переходили к новым владельцам – английским или американским. А другие просто расформировывались. По инициативе американцев была уничтожена марка «Хорьх». Конкурировать с этими великими машинами не могла ни одна американская марка. И прославленный «Хорьх» объединили с маломощным «Ауди», сделав всего лишь одним из заводов нового предприятия (спустя годы потеряет самостоятельность и «Ауди», перейдя в собственность «Фольксвагена», но это будет уже… в другой жизни). «Опель» стал американским. На плаву среди очень немногих устоявших остался «Даймлер-Бенц». И, как ни странно, «Фольксваген».

Заводы в Вольфсбурге оказались попросту никому не нужны. Почти стертые с лица земли бомбежками, заводские цеха понемногу оживали. На предприятия вернулись рабочие. Новая администрация получила от англичан немного денег на первое время. И принялась налаживать производство легковых автомобилей из довоенных запасов готовых деталей. Недостающее производили сами, по очереди запуская линии комплектующих.

Дела шли очень плохо. Не хватало денег, оборудования, квалифицированных рабочих. Но несколько десятков автомобилей все же было построено.



Фердинанд Порше рядом со своим детищем.

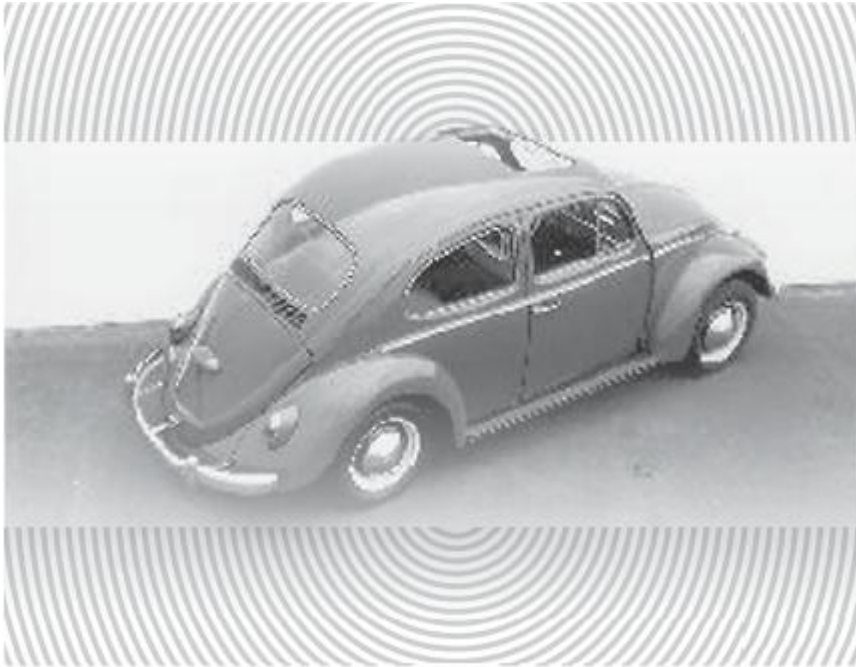
77. Просчет Форда

«Фольксвагену» нужен был новый хозяин. Английские деньги быстро закончились, а первая партия машин затрат на производство окупить не смогла. Предприятие в Вольфсбурге предложили Генри Форду-младшему… нет, не купить, забрать бесплатно. И Форд отказался.

Старик Форд в 1945 году окончательно отошел от дел, передав власть над компанией внуку, Генри Форду-второму. И в дела его уже не вмешивался. А если бы вмешался, то непременно оценил бы потенциал детища Порше. Но не случилось. Наследник Форда немецкие машины ненавидел, а автомобили Порше даже презирал. «Фольксваген» он считал автомобилем нелепым, неказистым, слишком приземистым и примитивным. Да что там, он открыто называл эту машину «дерьмоходом» (вот наглядный пример того, что природа вытворяет с наследниками гениев).

Интересно, как он отреагировал на обвальный, всеобщий, оглушительный успех «Фольксвагена», что обрушился на Америку в конце 1950-х – начале 1960-х годов? Наверное, обрадовался…

Неожиданно с предложением забрать заводы в Вольфсбурге под свое крыло выступило советское руководство. Для этого предлагалось подвинуть границу советской оккупационной зоны на запад – в обмен на адекватное смещение границы на восток на любом другом участке. Это предложение отрезвляюще подействовало на англичан. И те выделили деньги, заказав предприятию еще 500 автомобилей.



Таким легендарный «Жук» был в 1970-х годах.

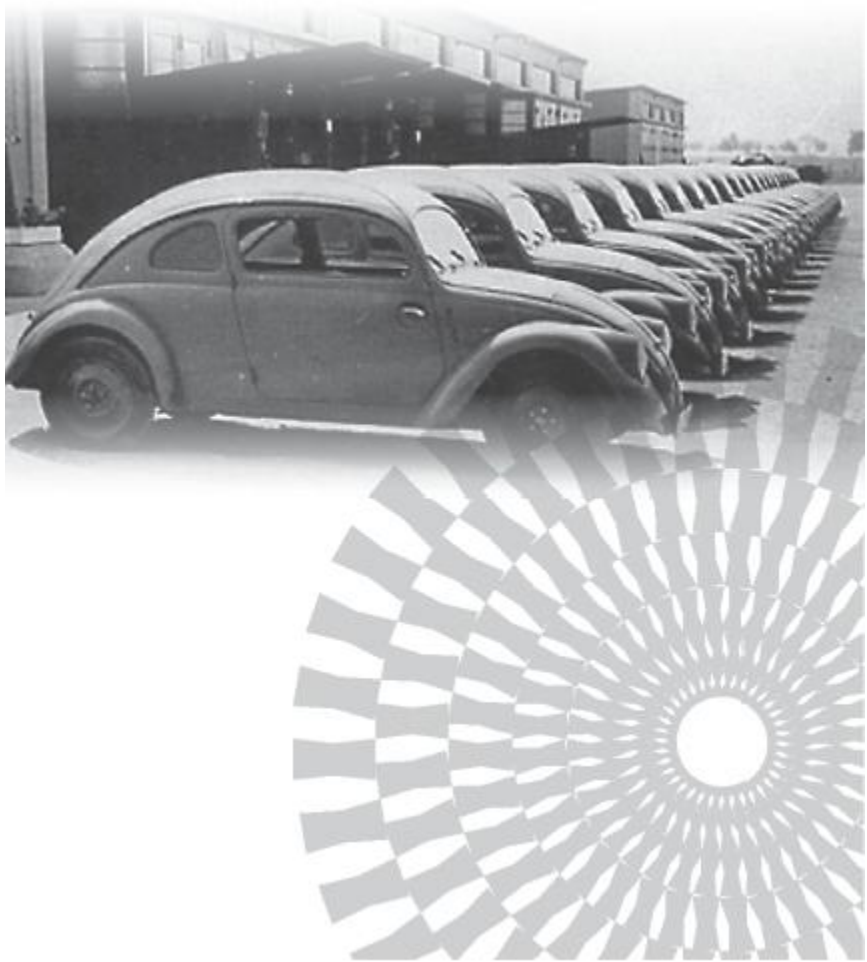
78. Первые послевоенные «жуки»

К концу 1948 года завод выпустил первые 10 тысяч автомобилей. И вдруг оказалось, что машинка получилась чудесная! Понемногу американские военные стали покупать шустрые автомобильчики, благо стоили они не больше среднемесячной зарплаты.

Да, автомобиль не был похож на «американскую мечту». Очень скромная, небольшая, но вполне современная машина. Значительным достижением руководства «Фольксвагена» было и то, что оно строго следовало принципам, заложенным Фердинандом Порше. Вместе с выпуском автомобилей по всей Германии создавались станции технического обслуживания этих машин.

Кстати, а откуда это название – «Жук»? Впервые оно появилось в популярном американском журнале. Его придумал некий журналист, заметив поразительное сходство машинки с насекомым. Те же сложенные на спине «крылышки». Глаза фар. Забавная форма, напоминающая майского жука.

Имя моментально прижилось. В Америке машинку иначе и не называли, как «Жук». Из-за океана название проникло и в Германию. И скоро стало настоящей торговой маркой. Скажи сегодня «автомобиль „Жук“» – и все поймут, о чем идет речь. (Хотя, к слову, в Польше выпускались микроавтобусы и фургоны под маркой «Жук», но они не имели никакого отношения к «Фольксвагену», это были автомобили, построенные на агрегатах советской «ГАЗ М-20», известной под именем «Победа», а та, в свою очередь, копировала немецкий «Опель».)



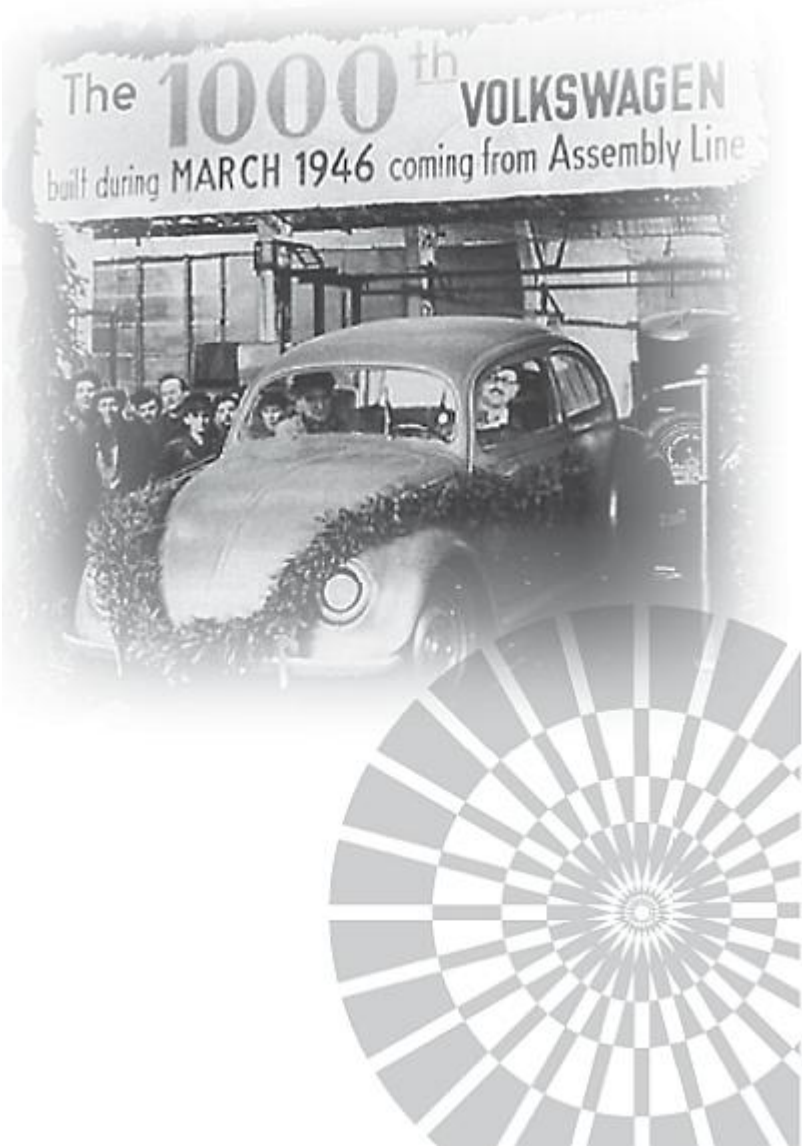
Первые послевоенные «жуки».

79. Машинка, которую любят все

Феноменальный успех «Жука» не имеет аналогов. Его невозможно сравнить даже с успехом «Форда Т», поскольку американский автомобиль практически сам сформировал рынок. У этой машины просто не нашлось достойных конкурентов. А у «Жука» их было пруд пруди, особенно в Америке, где сложился настоящий культ личного автомобиля.

Чем же завоевала потребителя эта машина? Прежде всего – выдающимся дизайном, разработанным Порше и специалистами его бюро. В мире мало примеров нестареющей внешности. Если поискать, то к таким машинам можно отнести разве что английскую «Мини» Алека Иссигониса да спортивный «Порше-911». «Жук» возглавляет этот недлинный список, поскольку он выпускается до сих пор – в виде абсолютно новой переднеприводной модели, сохранившей все характерные черты дизайна первого «Фольксвагена».

«Жук», конечно, видоизменялся. Плоское лобовое стекло стало с годами панорамным, изменилась форма капота моторного отсека и задних фонарей. Но общие пропорции и форма кузова оставались прежними. «Жука» не испортила даже матерчатая крыша (модификация кабриолет). На его основе выпускались микроавтобусы и фургоны, которые были так же популярны, как и оригинальные «жуки».



В марте 1946 года уже был выпущен тысячный «Жук».

Эти машины любили не только за надежность и практичность. Их любили за милую внешность. Поговаривают, что название The Beatles знаменитая ливерпульская четверка взяла в честь этой машинки. А что, очень может быть…

80. «Жук» завоевывает мир

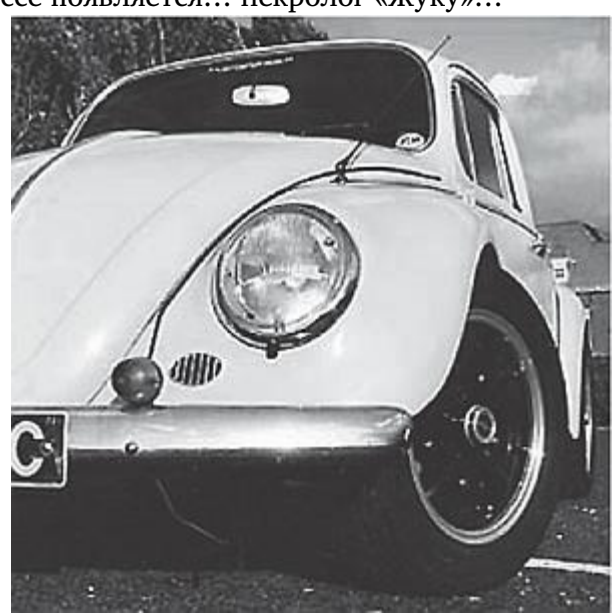
5 сентября 1955 года с конвейера завода сошел миллионный «Фольксваген Жук». На экспортном варианте, поставляемом в США, появились овальные световые указатели поворотов, заменившие собой выкидные механические флажки, которые устанавливались на «жуках», продаваемых в Европе. Стоимость машинки в те годы была снижена и составляла 3790 немецких марок за автомобиль в стандартной комплектации. И это тоже рекорд – доступности легковой европейской машины.

7 января 1959 года изготовлен 2-миллионный «Жук». А в Бразилии в этот день открылся филиал «Фольксвагена», которому в будущем доведется выпустить последнего в истории «Жука».

В 1961 году появляется 5-миллионный «Фольксваген Жук». А 15 сентября 1965 года – 10-миллионный.

К февралю 1972 года их выпущено в свет 15 700 034 штуки – побит мировой рекорд производства «Форда Т». Каждый день все заводы компании выдают 5000 «жуков».

18 февраля 1978 года собран последний немецкий «Жук». Это 16 255 500-й экземпляр, выпущенный в Германии. Общее количество машин, произведенных во всем мире, достигло 19 300 000 штук. Главным производителем «жуков» для рынка США становится мексиканский филиал. В ответ на это в американской прессе появляется… некролог «Жуку»…



«Доработанный» энтузиастами «Жук», на этот раз пикап.

Наконец, 30 июля 2003 года с мексиканского конвейера

сошел последний экземпляр «Фольксвагена Жука». Это была 21 529 464-я машина данной марки, которую отправили в Вольфсбург, в заводской музей «Фольксвагена».

81. Старый Фердинанд Порше

Стояла ранняя осень 1948 года. Большая семья Порше собралась за обеденным столом большого дома подле бывшей лесопилки, в которой сейчас покоились руины их бывшего конструкторского бюро…

Отец восседал во главе стола. Он был по обыкновению молчалив и выглядел очень усталым.

– Что намерен делать, Ферри? – спросил он, с трудом произнося слова.

– То же, что и раньше, отец, – ответил Фердинанд-младший с улыбкой. – Помогать тебе.

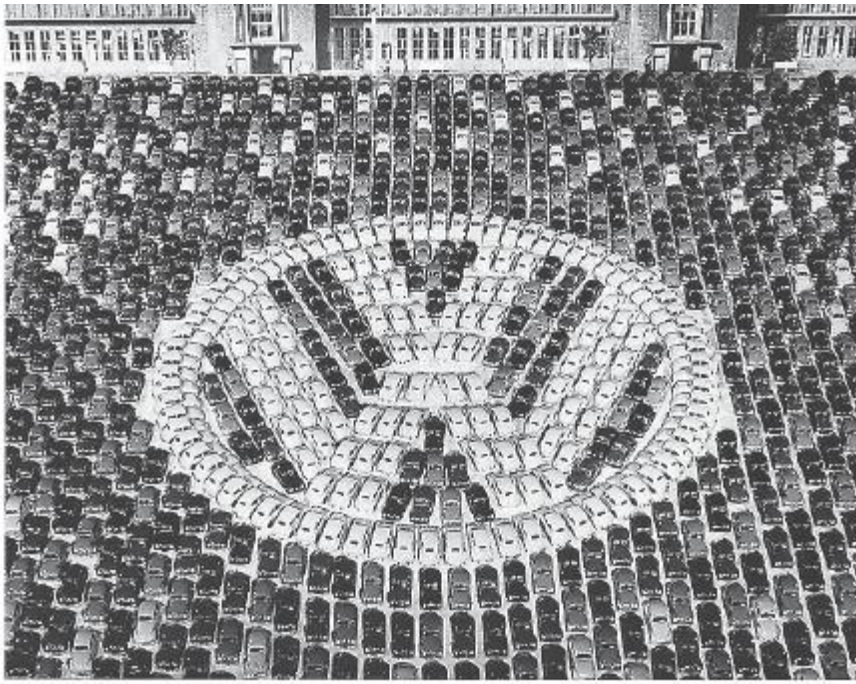
– Нет, сынок, – помолчав, произнес старик. – Помогать мне уже не надо. Я закрываю компанию. Я сделал все, что мог…

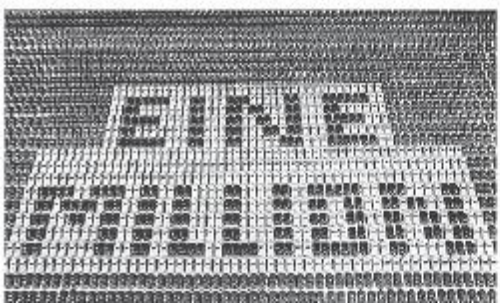
– То есть как «закрываю»? – свистящим шепотом произнес опешивший от неожиданности зять Антон Пих.

– Отец, ты что! Это совершенно невозможно, – откликнулась дочь Луиза.

– У меня нет сил… А у всех нас – нет денег, – отмахнулся Порше.

– Так! – произнесла Луиза. В ее голосе прозвучала… угроза. – Отец, будем считать, что ты этого не говорил. Предприятие живет и развивается. Деньги будут. А мы… снова переедем в Германию!





Празднование выхода миллионного «Фольксвагена» 6 августа 1955 года.

Порше удивленно поднял брови и с интересом посмотрел на Луизу. Та кивнула мужу.

– Фердинанд, – начал Пих. – Отец… Я знаю, где взять деньги на восстановление. Завтра я выезжаю в Швейцарию. Мне нужна всего неделя.

Порше кивнул. Потом сказал:

– Из тебя получится хороший президент компании, Антон. А что у тебя, Ферри?

– А у меня – отличный проект. Новая машина, которая поставит нас на ноги. Вот увидишь… А ты, отец? Что скажешь ты?

– А я не оставлю вас, дети. Я всегда буду рядом…

82. Возрождение

Антон Пих, зять Фердинанда Порше, вскоре, действительно, занявший пост президента семейной компании, всегда держал свое слово и был человеком ответственным. Если он сказал, что деньги будут, значит, они будут.

Он давно вел предварительные переговоры с небольшой швейцарской рекламной компанией, которая располагала средствами, но не знала, куда их инвестировать, дабы преумножить капитал. Пих убедил руководителей агентства фон Ценгера и Бланка в том, что затраты на финансирование конструкторского бюро самого Порше принесут очень хороший доход. Громкое имя сделало свое дело. Фердинанда Порше знали все, как знали и то, что именно он создал этот удивительно приятный автомобиль – «Фольксваген».

Бумаги были подписаны, деньги переведены на вновь открытые счета в немецком банке. И вскоре семья засобиралась в дорогу. Порше предстояло вернуться в Штутгарт – туда, где раньше располагалась компания «Порше АГ».

Но сборы заняли почти год. На этот раз дело стало за Ферри, который кропотливо трудился в мастерской, работая над новым спортивным автомобилем «Порше-356», первым спорткаром послевоенной разработки, открывшим целое направление в мировом автомобилестроении.

Настал день, и Ферри, усадив отца перед воротами мастерской, выкатил маленький черный автомобиль. Порше долго рассматривал дело рук наследника. Потом улыбнулся. И сын понял: машина обязательно получится.

Эмблема компании «Порше».

83. Спортивный «Порше»

Оригинальную разработку разоренная войной семья вряд ли бы потянула. Поэтому Ферри взял за основу тот самый «Тип 60» образца 1938 года, детали которого и подробные чертежи сохранились. Конструктор полностью переделал кузов и раму. Неизменными остались трансмиссия и силовой агрегат.

Чего можно было ожидать от оппозитного мотора в 34 лошадиные силы с воздушным охлаждением? Чего угодно, но только не высоких скоростей. А машина предполагалась именно спортивная и дорогая. Несмотря на кажущуюся рискованность разработки, отец идею оценил в полной мере. Эта машина раскрывала потенциал его, Фердинанда Порше, народного автомобиля. Это первое. Второе – она относилась к малому классу, популярному у массового потребителя. И в то же время могла быть дооборудована для гонок.

Это был настоящий спортивный автомобиль. Оставалось довести его до совершенства, форсировать мотор и провести испытания. В том, что «проект 356» ожидал успех, старик Порше не сомневался. Он верил в своего сына, и тот его не разочаровал…

В дорогу собрались вместе с недоведенным образцом нового автомобиля. Осенью 1949 года бюро Порше вернулось в Штутгарт. Компания разместилась в Цуффенхаузене, промышленном пригороде, арендовав помещение у кузовной фирмы «Ройттер». Так начался новый этап в жизни семьи Порше, который не закончился до сих пор. Ведь предела совершенству не существует – особенно если речь идет об автомобилях этой великой марки.

«Порше-356» 1948 года.

84. Глаз мастера

Работать в полную силу Порше уже не мог. Ему было за семьдесят. И его донимали старческие недуги. Последние годы, когда Порше находился в состоянии глубокой депрессии, подорвали его здоровье. Но он, как и обещал, помогал сыну, чем только мог.

Он был учителем, гуру, главным консультантом. Сидел в сторонке в своем кресле и ждал, когда кто-либо из сотрудников бюро подойдет с вопросом. Быстро осматривал чертеж, тут же вносил необходимые поправки, поражая молодых своей способностью видеть скрытые просчеты.

Соратники Порше рассказывают, что он никогда не чурался грязной работы. Однажды, еще в относительно молодые годы, когда Порше возглавлял конструкторское бюро «Даймлер», у новой машины выявился скрытый дефект. Конструкторы ломали головы, пытаясь обнаружить этот порок. Автомобиль поставили на яму, принялись осматривать узлы. А когда выбрались, обнаружили рядом с собой перепачканного с ног до головы главного конструктора в рабочей спецовке. Он-то и нашел дефект, устроив сотрудникам разнос. Мол, если хотите строить хорошие машины, не бойтесь испачкать руки…

А сейчас, в глубокой старости, Порше просто наблюдал. Однажды Ферри выкатил свой 356-й для очередной проверки. Попросил отца оценить машину. Тот уселся на стул и стал смотреть. Затем резко поднялся и бросил:

– Верните машину на стапель, она не симметрична.

Проведенные замеры показали, что слева кузов был на несколько миллиметров больше, чем справа. Но… как он это рассмотрел?!

«Порше-356».

85. Отец и сын

Машина Ферри пошла в серию и пользовалась хорошим спросом. Но он продолжал совершенствовать конструкцию автомобиля.

3 сентября 1950 года Фердинанду Порше исполнилось 75 лет. На празднование юбилея съехались все ведущие автомобильные конструкторы Германии, крупные промышленники, люди, с которыми Порше сотрудничал и дружил в течение своей насыщенной событиями жизни.

Когда гости собрались, Ферри пригласил их пройти к гаражу. Ворота распахнулись, и перед стариком Порше появился блестящий лаком стремительный автомобиль. 356-й? Да, похоже. Но этой машины Фердинанд Порше еще не видел.

– Специальный экземпляр. «Порше-356 Купе». Имя его – «Фердинанд». Это мой подарок, папа, – сказал Ферри.

Он приблизился к старику. Обнял его и поцеловал в жесткую щеку. А когда отстранился, увидел, что по лицу отца текут слезы.

Порше подошел к машине. Погладил лаковую поверхность кузова.

Гости старого мастера, известные на весь мир, убеленные сединами люди, затаили дыхание. На миг мастерскую охватила звенящая тишина.

«Фердинанд» – подарок сына отцу.

Потом Порше обернулся. На его лице играла счастливая улыбка. Он сказал:

– Это лучший день в моей жизни, друзья.

И гости зааплодировали…

Какие награды, какие почести и ордена могли заменить ему, получившему в жизни все, о чем можно мечтать, этот роскошный подарок сына?

Фердинанд Порше взял Ферри за руку и торжественно объявил:

– Господа, разрешите представить – главный конструктор нашей компании Фердинанд Порше!

86. Порше болен

Ему оставалось жить менее полугода.

В начале зимы 1950 года Фердинанд Порше слег. Сын Ферри, дочь Луиза и зять Антон съехались в его дом, чтобы постоянно находиться рядом. К кровати деда подходили внуки, но Порше почти постоянно находился в забытьи.

После Рождества ему стало хуже. Старик уже ни с кем не разговаривал. А когда приходил в себя, смотрел в потолок и молчал.

Лишь однажды, в Новогоднюю ночь, он поднял руку, подзывая сиделку.

– Где Ферри? – спросил он.

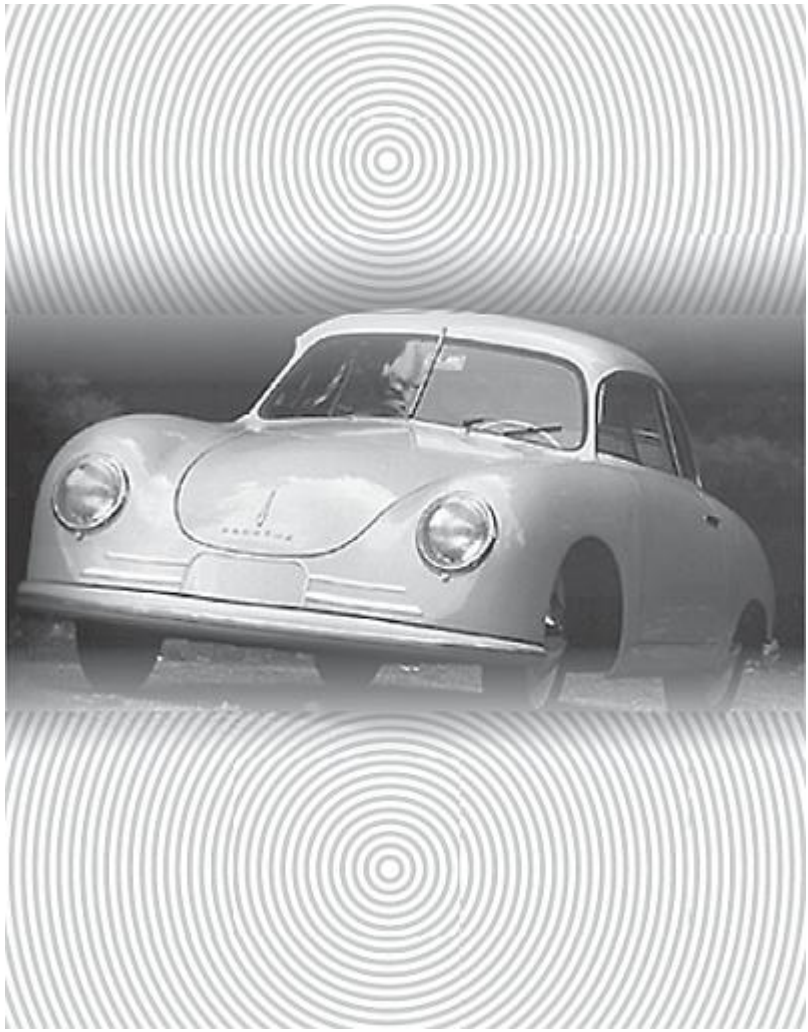
– Сейчас позову, герр Порше, – испуганно откликнулась пожилая женщина.

Ферри примчался что есть духу. В голове у него роились тревожные мысли. Но отец встретил его слабой успокаивающей улыбкой.

– Кажется, мне пора, – сказал он, когда Ферри присел на кровать рядом с отцом и сжал его сухую руку.

– Отец… – начал было Ферри.

– Помолчи, – перебил его Порше. – Пора, сынок. Тут ничего не поделаешь… Дай мне слово, Ферри. Пообещай, чтобы я смог спокойно уйти.



«Проше-356», судьбоносная для компании модель.

– Все, что только хочешь, отец.

– Никогда не отчаивайся. Не бери пример с меня. Я не должен был опускать руки. Но у меня не осталось сил…

– Я знаю, отец. Ты не виноват. Просто ты устал, – сказал Ферри.

По его лицу текли слезы. Фердинанд Порше-младший беззвучно плакал.

– Никогда не делай техники для убийства людей. Не верь политикам. Никому не верь, кроме собственной интуиции и тех людей, которых ты любишь.

– Да, отец.

– И… не обижай тех, кто рядом, сынок. Все они наша семья. Даже те, кого мы не считаем родными…

Порше умолк. Это были его последние слова.

87. Последний день

Накануне Порше поразил удар. Приехавший по звонку испуганного Фердинанда-младшего врач осмотрел больного и развел руками:

– Он умирает, Ферри. Это инсульт.

Всю ночь безутешные Ферри и Луиза сидели у постели отца. Но старик не открывал глаз, не приходил в сознание, лишь тяжело дышал. Черты его лица заострились. Фердинанд Порше прощался с этим миром…

Утром 30 января 1951 года его не стало.

Горестная весть облетела промышленный Штутгарт. К дому Порше потянулись люди. Десятки людей. Сотни людей. Тысячи.

Шли инженеры и простые рабочие. Крупные промышленники и домохозяйки. Сотни автомобилей съехались к воротам бюро. Это были те самые «жуки», которые создал Фердинанд Порше. Маленький автомобиль, покоривший планету, прощался со своим создателем наравне с людьми.

По завещанию Порше его прах захоронен на кладбище небольшого австрийского городка Целль-ам-Зе. Он любил бывать в этом месте. Красивые горы, чистый воздух. И – бесконечный покой…

На могиле Порше установлена простая плита с высеченными на ней именем усопшего и датами рождения и кончины. Случайный путник, забредший в это тихое печальное место, может и не узнать, что под скромным камнем покоится величайший конструктор современности, гениальный инженер, универсал, которыми Природа одаривает человечество чрезвычайно редко.

Леонардо. Ньютон. Порше… Кто еще?

«Порше-356 Купе» – очень популярный экспонат музеев автотехники и фестивалей раритетных автомобилей.

88. Наследие великого конструктора

Говорят, что человек жив до тех пор, пока его помнят потомки.

Если это так, то Фердинанд Порше бессмертен. Далеко не полный перечень его изобретений говорит о том, что без его гения современный автомобиль был бы совершенно иным, чем мы знаем его сейчас, – если бы был вообще…

Гибридная трансмиссия – одно из первых изобретений Фердинанда Порше, к которому приковано внимание специалистов, разрабатывающих автомобили будущего. Быстрые и экономичные, комфортабельные и безопасные – сочетание несочетаемого возможно лишь с применением комбинированного бензоэлектрического привода. Во всяком случае, до тех пор, пока не будут открыты новые источники энергии.

Компрессорный наддув, увеличивающий мощность двигателя внутреннего сгорания пропорционально возрастанию оборотов коленчатого вала.

Торсионная подвеска, без которой сегодня немыслима тракторная и танковая техника. Она же позволила в свое время разработать компактный комфортабельный автомобиль, сочетающий в себе высокие ходовые качества, надежность и безопасность.

Классическая схема гоночного автомобиля заднемоторной компоновки. Ее мы видим во всех современных гоночных машинах вплоть до болидов «Формулы-1».

Заднемоторная схема легкового автомобиля малого класса, подарившая миру почти 22 миллиона «жуков» и миллионы их «последователей» – микроавтобусов, фургонов, автомобилей самого разного назначения.

Этот список можно продолжать и продолжать…

В музее восковых фигур. Фердинанд Порше рядом со своим гениальным творением.

89. Судьба семьи

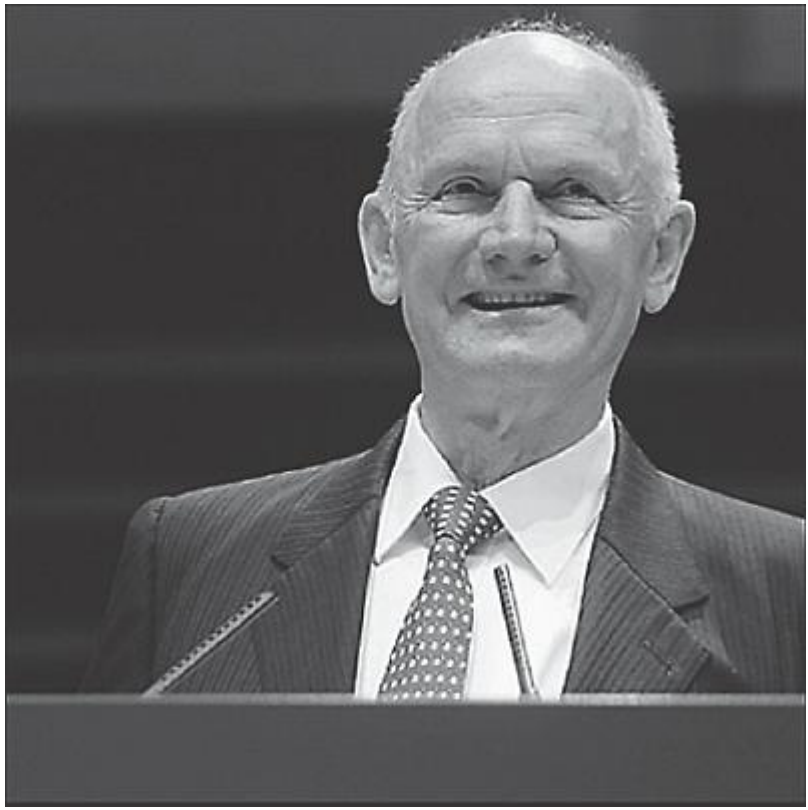
По-разному сложились судьбы детей и внуков Фердинанда Порше.

Первым после Фердинанда Порше ушел Антон Пих. Он пережил тестя всего на год и скончался в 1952 году, оставив о себе память как о талантливом руководителе и организаторе. Ему было всего 58 лет.

Дочь Порше Луиза дожила до глубокой старости и умерла в 1999 году в возрасте 95 лет. Вскоре после кончины отца она отошла от дел и посвятила свою жизнь детям и внукам.

Наиболее заметный след в истории компании оставил Фердинанд «Ферри» Порше. Первой его заметной работой стал автомобиль «Рено» модели 4CV, созданный им во время 20-месячного отбывания наказания в послевоенной Франции. Вторая работа – гоночный полноприводный «Порше-360», построенный по заказу компании «Гизиталия». Деньги, полученные от заказчика, Ферри потратил на освобождение отца.

После памятного спортивного автомобиля «Порше-356», получившего имя отца – «Фердинанд», Ферри много лет посвятил работе над принципиально новой спортивной машиной. Но ее первый вариант под названием «Порше-901» вышел неудачным. Зато следующая модель – «Порше-911», созданная в 1963 году, обессмертила его имя. Эта машина выпускается и сегодня (более 44 лет!). Она разошлась по миру тиражом более 600 тысяч экземпляров…



Фердинанд Порше-младший в последние годы жизни.

15 июля 1996 года вышел миллионный автомобиль «Порше». И это, заметьте, исключительно элитные спортивные автомобили высшего класса, а не массовые малолитражки… Фердинад «Ферри» Порше закончил свои дни 27 марта 1998 года на 89-м году жизни. Он похоронен рядом с женой Доротеей и Антоном Пихом.

90. Этот стремительный «Порше-911»

Жизнь человеческая конечна, но при этом полна стремления к риску. Скорость – одно из тех волнующих удовольствий, которые позволяют почувствовать быстротечность и уязвимость жизни. Может, оттого так популярны спортивные автомобили?

«Порше-911 Каррера» – великий автомобиль. В нем сосредоточены открытия и изобретения двух поколений семьи Порше – Фердинанда-старшего и Фердинанда-младшего.

Ферри Порше всю свою долгую жизнь увлекался гонками и спортивными автомобилями. Им он посвятил годы творческого расцвета, когда, оставшись без отца, отправился в самостоятельный творческий полет. У него получались великолепные машины. «Порше-911» – неопровержимое тому свидетельство.

В 911-м Ферри применил измененную заднемоторную компоновку, отработанную еще отцом при строительстве гоночных машин для «Ауто-Унион». Двигатель в этой модели находится не за задним мостом, а над ним. Это гибрид среднемоторной и заднемоторной схем. Коробка сблокирована с двигателем, тяговое усилие передается на ведущие (задние) колеса короткими полуосями. Подвеска независимая.

Первые модели 911-го оснащались моторами с воздушным охлаждением. Но в обновленной в 1997 году машине (за год до кончины мастера) установлен мотор водяного охлаждения. Возросли мощность двигателя и скорость автомобиля. Но это в любом случае все тот же «Порше-911»…

У творений семьи Порше долгая жизнь. Посмотрим, что нам покажут внуки и правнуки великого конструктора Фердинанда Порше.

«Порше-911 Каррера».